

LITTORAL MAURICIEN ET TOURISME

Quelles perspectives de développement et de gestion intégrée pour le sud-est de l'île ?

Hélène PÉBARTHE



LITTORAL MAURICIEN ET TOURISME

*Quelles perspectives de développement
et de gestion intégrée pour le sud-est de l'île ?*

DANS LA MÊME COLLECTION

(ISSN 1281-6477)

La Francophonie au Vanuatu. Géographie d'un choc culturel

par Maud Lasseur (Grafigéo 1997, n° 1, ISBN 2-901560-30-X)

La géographie tropicale allemande

par Hélène Sallard (Grafigéo 1997, n° 2, ISBN 2-901560-31-8)

Le repeuplement de la côte Est de Pentecôte.

Territoires et mobilité au Vanuatu

par Patricia Siméoni (Grafigéo 1997, n° 3, ISBN 2-901560-32-6)

B. comme Big Man

Hommage à Joël Bonnemaison (Grafigéo 1998, n° 4, ISBN 2-901560-34-2)

Siem Reap – Angkor

Une région du Nord-Cambodge en voie de mutation

par Christel Thibault (Grafigéo 1998, n° 5, ISBN 2-901560-36-9)

La colonisation mennonite en Bolivie

Culture et agriculture dans l'Orient

par Gwenaëlle Pasco (Grafigéo 1999, n° 6, ISBN 2-901560-37-7)

Retour du refoulé et effet chef-lieu :

analyse d'une refonte politico-administrative virtuelle au Niger

par Frédéric Giraut (Grafigéo 1999, n° 7, ISBN 2-901560-38-5)

Transition malienne, décentralisation, gestion communale bamakoise

par Monique Bertrand (Grafigéo 1999, n° 8, ISBN 2-901560-39-3)

Le « Grand Mékong » : mirage ou futur miracle ?

par Sophie Adam (Grafigéo 2000 n° 9, ISBN 2-901560-40-7)

Transformations environnementales dans le monde malais

par François Spica (Grafigéo 2000, n° 10, ISBN 2-901560-41-5)

Quatre mille ans d'histoire hydrologique

dans le delta du Rhône • De l'âge du bronze au siècle du nucléaire

par Gilles Arnaud-Fassetta (Grafigéo 2000, n° 11, ISBN 2-901560-43-1)

SOUS PRESSE

Les transactions foncières au Burkina Faso

par Juliane Baud

Des inondations et des hommes - Le cas de la Loire

par Sylvain Rode

A PARAÎTRE

Le climat foncier en Afrique ou les usages de la terre dans un contexte de sécheresse

par Michèle Adésir-Schilling, Christine Raimond, Maurice Tsalefac

Dynamique des populations, enjeux fonciers nouveaux : quelle politique foncière pour le Burkina Faso par Bernard Tallet

Visages de l'Ouest burkinabé. Dynamique socio-spatiales d'un front pionnier

Ouvrage collectif • Coordination scientifique : Bernard Tallet



LITTORAL MAURICIEN ET TOURISME

*Quelles perspectives de développement
et de gestion intégrée pour le sud-est de l'île ?*

Hélène PÉBARTHE

Mémoire de DEA (octobre 1999)
effectué sous la direction de Christian Huetz de Lempis
Professeur à l'Université de Paris IV-Sorbonne

AVEC LA PARTICIPATION FINANCIÈRE
DE L'ÉQUIPE PACIFICA DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS IV-SORBONNE

Pôle de Recherche pour l'Organisation
et la Diffusion de l'Information Géographique
UMR 8586 • CNRS, Paris I, Paris IV, Paris 7, ephe
191 rue Saint-Jacques
75005 Paris

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Marie-Françoise Courel

DIRECTEUR FONDATEUR DE LA COLLECTION

Joël Bonnemaïson (1940-1997)

DIRECTEUR DE LA COLLECTION

Roland Pourtier

COMITÉ ÉDITORIAL

Gérard Beltrando

Jean-Louis Chaléard

Marie-Françoise Courel

Christian Huetz de Lempis

Roland Pourtier

Photographie de couverture

Hélène Pébarthe

L'Îlot Mouchoir Rouge, face à Mahébourg, 2000

Maquette et mise en page

Maorie Seysset

Cartographie

Hélène Pébarthe

Traitement photographique

Thierry Husberg

Prix de vente au numéro

Tarif général : 94,79 FF HT - 100,00 FF TTC

Tarif étudiant : 75,83 FF HT - 80,00 FF TTC

(Prière de joindre une copie de la carte d'étudiant - Merci.)

© PRODIG. 2000

ISBN 2 901560 44 X

ISSN 1281-6477

Préface

LES ÎLES TROPICALES sont devenues depuis la seconde guerre mondiale une destination touristique de plus en plus recherchée dans la mesure où par nature elles offrent largement et de façon pratiquement continue cette fameuse combinaison des trois S – Sun, Sand and Sea – qui reste aujourd’hui encore le moteur d’attraction d’une large part des flux de voyages de loisirs. A cette attractivité physique des îles, scientifiquement mesurée sur le plan climatique, par exemple par J. Besancenot, s’ajoute la fascination exercée par un espace insulaire mythique que son insularité même place hors du temps et loin des servitudes du monde ordinaire. Mais dans la réalité, bon nombre d’îles tropicales, situées (à la différence des îles méditerranéennes par exemple) loin des grands foyers « émetteurs » de touristes du monde tempéré, doivent leur « vocation » touristique aux progrès de l’aviation, et plus particulièrement au formidable raccourcissement des voyages en temps comme en coût généré par les « jets » dès les années soixante, et les gros porteurs à partir des années soixante-dix. Aux Seychelles, par exemple, l’inauguration de l’aéroport international et le premier vol Europe-Seychelles en juillet 1971 ont fait passer le nombre de touristes de 1622 en 1970 à 37 321 en 1975 ! Naturellement,

chaque île ou archipel a sa spécificité dans ses paysages, dans ses richesses culturelles, dans sa situation politique et son niveau de développement économique, sans oublier bien sûr le rôle toujours considérable des promoteurs du tourisme et autres « tour operators » dans la sélection des destinations touristiques.

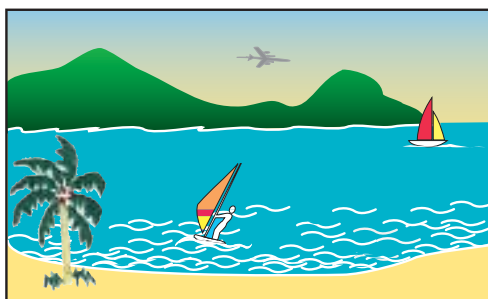
Cette mise en valeur touristique des îles tropicales s’est faite, dans les premières décennies, le plus souvent de façon anarchique, sans qu’il y ait réellement idée de protéger ou de sauvegarder une nature insulaire souvent fragile, et de concilier le tourisme avec les autres types d’activités et les habitudes sociales insulaires. C’est surtout dans les années quatre-vingt-dix que s’est affirmée une prise de conscience qu’on ne pouvait indéfiniment faire n’importe quoi, et que l’excès de tourisme pouvait tuer le tourisme. Dans une perspective de « développement durable », apparaissent alors des réflexions, des recherches, voire des actions, des plans, et des politiques de gestion intégrée des littoraux, à la poursuite d’un difficile équilibre entre protection et nécessité d’un développement d’une activité devenue fondamentale pour bon nombre d’îles et d’archipels.

C'est dans ce contexte que se situent les travaux d'Hélène Pébarthe sur l'île Maurice, dont on lira ici les prémices, en attendant l'achèvement d'un thèse fort prometteuse. L'île Maurice est particulièrement intéressante, parce que le tourisme y est devenu l'une des composantes majeures, incontournable et indispensable de la croissance économique. Mais en même temps, celle-ci s'appuie sur deux autres piliers : d'abord la canne, qui fait de Maurice un très bel exemple d'île à sucre des débuts du XIX^e siècle jusqu'à l'indépendance en 1968, et qui reste aujourd'hui un élément fondamental des exportations mauriciennes. Ensuite l'industrie, dont le succès s'est organisé autour de la définition de l'île comme zone franche d'exportation (Export Processing Zone), et qui a permis de ranger Maurice parmi les « petits dragons ». L'île, qui est un des États les plus densément peuplés du monde (571 hab./km²), a bien besoin de cette diversité d'activités (auxquelles on pourrait ajouter une fonction de centre financier offshore... sinon de paradis fiscal), mais actuellement, c'est le tourisme qui semble avoir les perspectives de développement les plus assurées, celles de la canne à sucre étant nulles... ou négatives et celles du secteur industriel fortement limitées par l'enrichissement même de Maurice qui en réduit l'attractivité du fait de la hausse des salaires et des coûts de production. La pres-

sion est donc forte sur le secteur touristique, d'où l'annonce périodique de grands programmes de développement hôtelier qui font frémir les défenseurs de l'environnement. Or déjà une part importante des littoraux mauriciens a été aménagée, avec parfois des résultats plus ou moins heureux, discutés et discutables (Grand Baie). L'étude qu'on va lire porte sur une partie de la côte Sud-Est de l'île, entre Trou d'Eau Douce et Blue Bay, qui a déjà connu un essor appréciable des infrastructures hôtelières mais qui offre de riches perspectives encore sur le plan balnéaire et surtout dans les domaines de la nature, de la culture et de l'histoire de Maurice. Mahébourg pourrait devenir alors un véritable pôle de croissance, avec la proximité de l'aéroport international.

Hélène Pébarthe a donc réalisé dans ce secteur tout un travail de terrain et d'enquête auprès des différents acteurs du tourisme, mais aussi auprès des catégories sociales et professionnelles directement affectées ou menacées par la croissance du tourisme (pêcheurs, sabliers, etc.). De là, elle a tiré un certain nombre de conclusions sous forme de suggestions visant à une gestion intégrée raisonnable de cette partie du littoral où il est encore possible, semble-t-il, d'associer développement et protection.

Christian HUETZ DE LEMPS.



Préface de Christian Huetz de Lempis	5
Introduction	11
 Chapitre 1 • État des lieux : tourisme littoral et littoral sud-est	21
 AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU LITTORAL MAURICIEN :	
LES SPÉCIFICITÉS DU SUD-EST	21
Le tourisme dans l'urbanisation littorale	21
Place du tourisme dans l'urbanisation littorale	21
Formes et acteurs de l'urbanisation du littoral	22
Localisation de l'urbanisation littorale	23
Équipements touristiques et impacts sur le littoral	27
Répartition et capacité des équipements touristiques	27
Les impacts du tourisme sur le littoral	30
L'encadrement du développement touristique	32
Cadre institutionnel	32
L'encadrement par la planification	32
Le littoral sud-est dans l'aménagement touristique de l'île	33
Une place modeste	35
Mais un réel potentiel touristique	35
LE TOURISME ET LES AUTRES ACTIVITÉS DU LITTORAL SUD-EST	35
Les relations du tourisme avec les autres activités littorales	37
Les principales activités littorales influant sur le milieu	37
Le cas de l'extraction de sable	38
Bilan de l'impact conjugué des activités littorales	40
Le tourisme : atouts et blocages	40
Une structuration hermétique des filières économiques ?	41
TYPOLOGIE DES ZONES DU PÉRIMÈTRE PAR RAPPORT AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE	41
Les quatre parties du littoral sud-est	41
Trou d'Eau Douce	41
La côte, de Grande Rivière Sud-Est à Ferney	42
Mahébourg, Pointe d'Esny et Blue Bay	42
Les îlots	43
Des niveaux de développement touristique différents	43
Les espaces où le tourisme est développé	43
Les espaces délaissés	43
Les espaces convoités	44
 Chapitre 2 • Les projets d'aménagement : quels choix de développement ?	45
 LE LITTORAL À SATURATION ?	45
Les perspectives de développement hôtelier	45
Quid des plages publiques ?	46

Potentiels du sud-est de développement d'un tourisme alternatif	48
Un possible développement de l'écotourisme ?	48
La prise en compte de la richesse patrimoniale de la région	49
LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES ÎLOTS	51
L'hôtel sur l'île aux Deux Cocos	51
Le site et le projet	51
Contradictions et impacts	52
La réaction de la population	52
Les manques de l'outil d'étude d'impact sur l'environnement (EIA)	52
Un golf sur l'île aux Cerfs ?	53
Le site et le projet	53
Motivations de Sun International et contenu de l'EIA	54
Arguments et formes de riposte	54
L'avenir incertain de l'île aux Cerfs	55
LA ZONE DE MAHÉBOURG : PÔLE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ?	56
Vers une requalification urbaine grâce au tourisme ?	56
Site et contenu du projet de Waterfront (front de mer)	56
Waterfront et requalification urbaine	58
Réaménagement de la zone aéroportuaire et littoral sud-est	58
 Chapitre 3 • Suggestions en vue de la gestion intégrée	 61
SYNTHÈSE ET SUGGESTIONS D' ACTIONS EN VUE DE LA GESTION INTÉGRÉE	61
Synthèse de l'analyse du sud-est	61
Suggestions d'actions	63
Des solutions alternatives et complémentaires pour l'extraction de sable et la pêche	63
Développer le tourisme vert et le tourisme culturel	65
LES RÉSULTATS DU PROGRAMME RÉGIONAL ENVIRONNEMENT	66
Les propositions d'actions du programme	66
Succès et échecs du programme	67
Les avancées	67
Les points d'achoppement	67
Les perspectives	67
LA PRISE EN COMPTE PAR L'ÉTAT D'OBJECTIFS FAVORABLES À LA GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES	68
Discours et principes	69
La faiblesse des réponses de gestion durable	69
Synthèse des impacts du tourisme et des réponses de gestion durable	70
Quelle sensibilisation aux enjeux environnementaux ?	70
 Conclusion	 73
Bibliographie	77
Planches photographiques	81
Liste des cartes, figures et tableaux	93
Résumés	95

Remerciements

En 1997, une personne m'incitait à venir découvrir l'Ile Maurice : c'est ma grand-mère, et je la remercie.

Depuis, mon envie d'écrire sur Maurice a grandi, et, après un deuxième séjour, je décidai que cela devait prendre la forme d'une enquête, de recherches géographiques.

Je tiens à remercier tout particulièrement M. Christian Huetz de Lemps pour s'être montré tout de suite favorable à ma proposition de thème d'étude, et pour avoir accepté d'encadrer mes recherches et de me faire part de ses conseils.

Je voudrais exprimer également ma gratitude aux personnes qui ont bien voulu répondre à mes questions, me recevoir, dans leurs bureaux pour certains, chez eux, dans une cour ou sur une pirogue pour d'autres, me guider sur le terrain comme dans les méandres des bibliothèques mauriciennes.

Pour m'avoir hébergée, merci aux familles Désiré et Buffion.

Merci également à mes parents et à ma sœur Agnès pour leurs encouragements et leur patience, ainsi qu'à Jean-François Désiré pour avoir été, à l'occasion, mon guide et mon interprète.

Enfin, merci à Maorie Seysset pour sa contribution à cette publication.

Introduction

Question de départ et cadre de l'étude

L'île Maurice, aux plages de sable blanc bordées d'un lagon multicolore, figure emblématique des îles tropicales devenues les proies du tourisme international, a connu, en un peu plus de vingt ans, une urbanisation sans précédent de son littoral.

Cependant, cette dernière n'a pas été générale : un simple tour de l'île par la route côtière suffit pour s'apercevoir des contrastes entre les paysages littoraux des différentes régions. Le niveau d'aménagement des 322 km de linéaire côtier est différent selon les régions de l'île considérées. Le contraste est particulièrement saisissant entre l'occupation des littoraux nord et sud.

Désormais, dans le nord, l'urbanisation est pratiquement continue, sauf entre Grand Gaube et Roches Noires (*voir carte 1*), de Port-Louis, à l'ouest, à Belle Mare, à l'est, et est grandement liée, sauf dans le cas de l'agglomération port-louisienne, au développement du tourisme. En revanche, le sud offre des paysages différents : les côtes sud-est, sud, et la région du Morne (au sud-ouest) font encore figure d'espaces préservés.

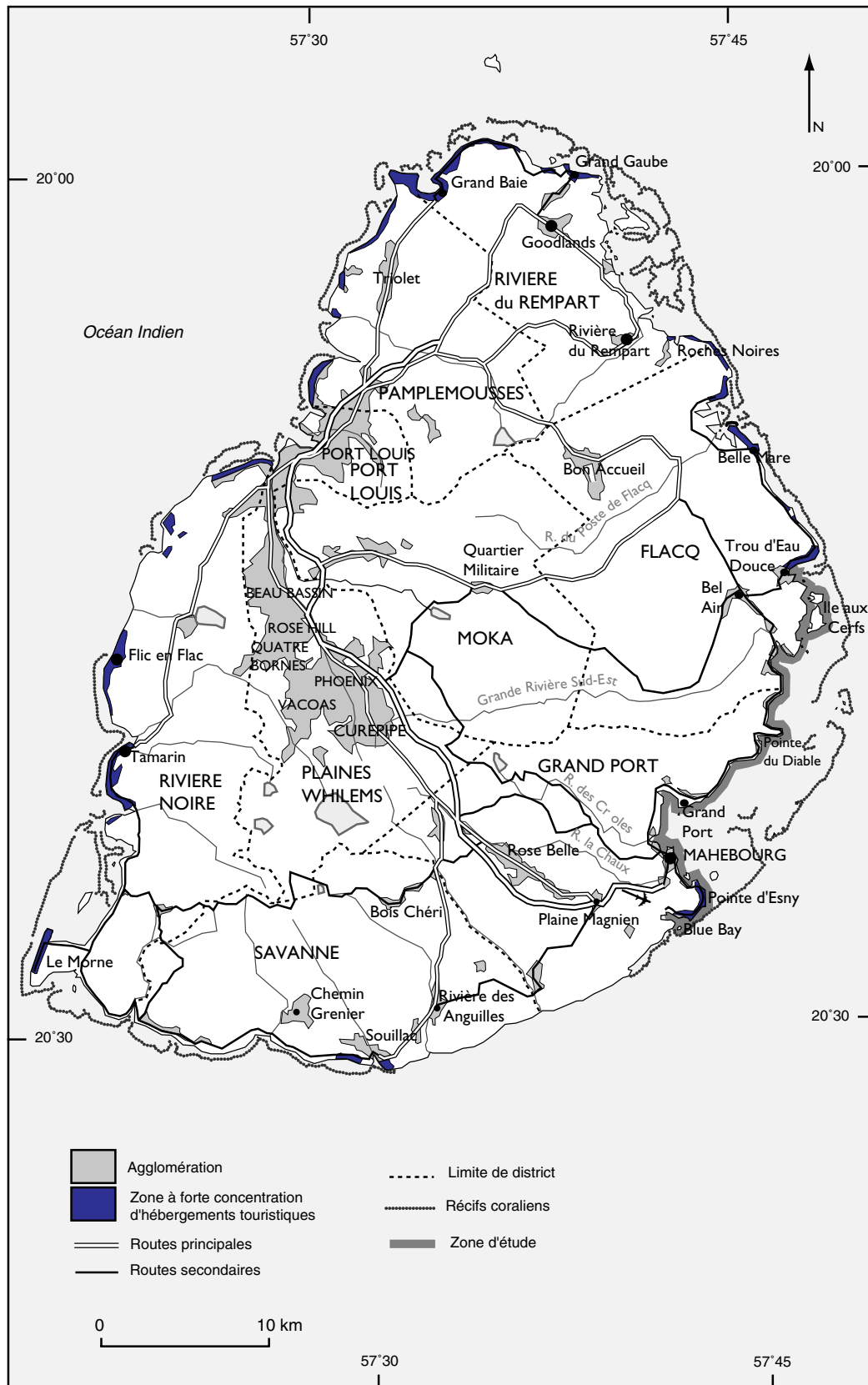
Ce contraste peut, comme dans le cas

d'autres îles tropicales, être expliqué par la différence des conditions climatiques qui règnent sur la côte au vent et la côte sous le vent. Cependant, le climat ne suffit pas à expliquer ces différences, et, la tendance étant au développement de l'activité touristique à Maurice, nous avons souhaité nous interroger sur l'avenir d'espaces encore pratiquement vierges d'aménagements touristiques.

Alors qu'en 1960 il n'y avait qu'un seul hôtel à Curepipe, le tourisme est devenu dans les années soixante-dix une des priorités du développement économique, et il s'est imposé, surtout depuis la fin des années quatre-vingt, comme le troisième pilier de l'économie mauricienne. La croissance des activités touristiques constitue, après l'industrialisation de la zone franche, le moyen essentiel choisi par le pays afin de diversifier l'économie traditionnelle de plantation fondée sur la culture de la canne à sucre. La filière sucrière assure encore environ 40 % des exportations de l'île, mais depuis 1985, la valeur des exportations des produits de la zone franche a dépassé celle du sucre, ce qui montre la réussite de la diversification économique.

Cependant, le secteur industriel, au sein

Carte I - Principales localités, districts et zone d'étude



duquel l'industrie textile tient encore une place dominante, a connu récemment des difficultés du fait de la crise financière asiatique, et les autorités souhaitent renforcer les activités tertiaires, en particulier le tourisme. Ce dernier constitue plus que jamais un secteur dynamique de l'économie : il a apporté, en 1997, 10 milliards de roupies de recettes¹, soit environ 2,5 milliards de francs, tandis que la croissance de l'activité touristique est d'environ 8 % par an. Le tourisme employait, en 1995, 51 300 personnes, soit 10 % de la population active². La même année, 422 463 arrivées ont été dénombrées, et ont permis une entrée de devises remarquable avec 18 % des revenus totaux du pays en devises. Les statistiques du ministère du Tourisme avancent le nombre de 536 125 touristes en 1997, ce qui montre que la croissance est continue. Maurice est donc devenue une des plus grandes destinations de tourisme balnéaire de l'Océan Indien, les séjours des touristes, d'une durée moyenne de 10 jours, se déroulant principalement en bord de mer. Cette île est aussi une véritable destination du tourisme international puisqu'elle accueillait en 1995 des européens, à hauteur de 57,8 % des entrées (27,6 % de Français de l'hexagone³, 10 % d'Allemands, 7 % de ressortissants de Grande-Bretagne, et de plus en plus d'Italiens et de Suisses), ainsi que 18,5 % de Réunionnais et 10 % de Sud-africains.

Si le succès économique n'est plus à démontrer, nous avons choisi de nous pencher sur les effets spatiaux de ce développement touristique, continu depuis la décennie soixante-dix.

En effet, avec environ 1 150 000 habitants pour 1 865 km², Maurice est l'un des Etats les plus densément peuplés au monde (590 hab./km² environ). L'espace littoral, surtout sur un territoire de taille si modeste, doit pouvoir jouer son rôle écologique d'espace « d'interface », de transition entre terre

et mer, ce alors qu'il est aussi la zone la plus attractive pour les visiteurs, et a donc été par endroits fortement bâti. Il convient donc de s'interroger sans attendre sur les résultats acquis et les bornes qu'il conviendrait de fixer à un développement touristique dont les servitudes sont maintenant plus évidentes.

L'irrésistible essor du tourisme qu'a connu le nord de l'île, mais aussi l'ouest et le nord-est pose question car des problèmes environnementaux (dégradation du lagon, érosion des côtes) se font jour. Bien que le développement touristique ne soit ni le seul, ni le principal responsable de la dégradation du milieu (l'industrie étant plus polluante), il présente des risques et a des impacts sur l'environnement naturel mais aussi socio-économique.

Le littoral est plus que jamais un espace convoité, car les emplacements idéaux pour l'aménagement touristique se raréfient. Il est aussi le territoire d'enjeux et de conflits multiples, le développement du tourisme se faisant aux dépens d'autres activités.

Dans quelle mesure l'urbanisation du littoral est-elle liée au développement du tourisme ? Quelles formes l'aménagement touristique a-t-il pris ? Quels impacts en termes d'urbanisation littorale, de nouveaux types d'activités, de fréquentation et de gestion du milieu, mais aussi de conflits entre activités littorales, le tourisme a-t-il eu ?

Ces questions apparaissent comme centrales dans le contexte de développement économique rapide et de pression sur le milieu que connaît Maurice. L'arbitrage est délicat désormais entre développement, urbanisation, et préservation du milieu, mais nécessaire.

La filière touristique et les autorités mauriciennes s'intéressent surtout aux résultats économiques, et commencent à vouloir

1. Marchés tropicaux et méditerranéens, janvier 1999.

2. Programme régional environnement : rapport de pré-audit, Commission de l'Océan Indien, janvier 1997.

3. Atlas de Maurice, ceget-cnrs, dymset, Université de Bordeaux 3, Institut Mathatma Gandhi, 1997

résoudre les questions d'impacts négatifs du tourisme en fixant un seuil d'entrées annuelles à ne pas dépasser. Il semble opportun, voire urgent, de prendre la mesure spatiale et sociale des changements, et de tenter de poser des jalons pour le développement durable des espaces littoraux, particulièrement fragiles, et essentiels pour la santé de l'île.

Nous avons choisi de prendre en compte toutes ces préoccupations à travers l'étude d'une partie du littoral. En effet, si à Maurice, la petite taille du pays, ainsi que son organisation sociale, administrative et économique relativement homogène, ne permettent pas de faire apparaître de fortes spécificités régionales, il est quand même possible et souhaitable, afin d'éviter un développement « sauvage » de l'ensemble du littoral, de reconnaître à chaque partie de ce dernier ses particularités, largement liées à la géographie et à l'histoire.

Cette étude est l'aboutissement d'un travail de terrain qui a porté, de décembre 1998 à mars 1999 sur un littoral encore peu aménagé et peu étudié afin de mettre en lumière les enjeux et les risques que présente l'aménagement touristique.

Elle concerne toute la frange côtière allant de Trou d'Eau Douce au nord, à Blue Bay (hôtel Shandrani) au sud (*voir carte 1*). Nous avons choisi l'ensemble de cette zone car elle est bordée d'un même lagon, le plus vaste de Maurice, fermé par un récif barrière, et constitue donc une entité écologique du point de vue marin.

Cette région a également sa spécificité historique puisqu'elle est celle d'arrivée des premiers colons et que le littoral (Ferney, Grand Port, Pointe du Diable) mais aussi les îlots (Île au Phare, Île de la Passe) présentent encore des vestiges des occupations hollandaise puis française.

Si cette zone constitue donc une entité écologique et historique, elle présente égale-

ment une diversité certaine du point de vue des activités présentes (tourisme bien sûr mais aussi pêche, extraction de sable, « pôle commercial » de Mahébourg), ce qui a également déterminé le choix de ce secteur d'étude.

L'objectif était d'enquêter, d'évaluer comment sauvegarder et développer cette zone tout en s'interrogeant sur les aménagements touristiques actuels et prévus, ce afin d'apporter des suggestions pour une prise en compte et une gestion plus concertée des atouts de la zone par ses acteurs. Il ne s'agit donc pas de rejeter l'idée de tout nouvel aménagement mais plutôt de considérer comment celui-ci peut s'intégrer dans le cadre géographique, écologique, social et économique existant.

Formulation de la problématique et plan

La réflexion menée, bien qu'axée sur le développement touristique, prend bien sûr en compte les interactions entre le tourisme et les autres activités.

Ainsi, cette étude a valeur de test, dans la perspective de recherches ultérieures, des potentialités de développement d'une activité particulière dans une zone définie. Cependant notre réflexion a été alimentée sans cesse par l'idée que les actions de développement se doivent, pour une préservation à long terme du milieu, de permettre :

- la concertation entre les acteurs de ce milieu et la fixation d'objectifs communs visant à atténuer les conflits ;
- le respect de règles, de normes d'aménagement fixées par une autorité supérieure (administration régionale ou nationale).

Ces exigences, qui ont guidé notre analyse du littoral sud-est et de la place de l'activité touristique, sont celles de la gestion intégrée⁴. Elles ont pour objectif la préservation de l'environnement, mais aussi des rapports

4. La notion de gestion intégrée, ainsi que d'autres mots-clés, essentiels dans le cadre de nos recherches, sont abordés plus en détail dans les pages suivantes.

sociaux, et des relations entre activités économiques.

En somme, la question de fond est la suivante : quel développement touristique un espace fragile, sa population et les activités qui l'occupent peuvent-ils supporter à long terme ?

La problématique s'appuie sur la notion de développement durable, « à long terme », de la zone concernée ; elle sous-entend que des actions sont à mener, ne serait-ce que du point de vue de la réglementation de l'aménagement du territoire par exemple.

Ainsi : dans quelle mesure le développement touristique du sud-est répond-il à des objectifs compatibles avec la gestion intégrée de la zone côtière, et comment pourrait-il y répondre au mieux ?

Afin d'aborder cette question au sujet d'un espace encore assez peu aménagé, nous traiterons, en contrepoint de la réflexion sur le sud-est, du « degré d'aménagement touristique » des autres zones littorales, en particulier de la côte nord, côte à la fois la plus urbanisée et la plus touristique de l'île. Ceci permettra de prendre en considération les cas de fort développement et de définir les facteurs de dégradation du milieu afin d'éviter la reproduction d'erreurs, en grande part irréversibles, dans le sud-est.

Il conviendra également d'étudier les formes que prend le développement touristique sur le littoral sud-est de Maurice. Quels sont les enjeux, notamment en regard des autres activités, les perspectives et les risques liés à ce développement ?

Afin de répondre à ces questions, la *première partie* de cet ouvrage consistera en un état des lieux du développement touristique du littoral sud-est par rapport à celui de l'île dans son ensemble, ainsi que par rapport aux autres activités présentes dans la zone d'étude.

Quels espaces littoraux peut-on distinguer à Maurice du point de vue du développement touristique ? Dans le cas des zones dégradées, notamment par le développe-

ment du tourisme, comment définir ce « mal développement » et quelle est la place du développement touristique parmi les facteurs de dégradation du milieu littoral ?

Quelle est la part du tourisme dans l'occupation de la côte sud-est ? Comment les espaces voués au tourisme sont-ils aménagés et que dire de l'impact de cette activité sur le milieu environnant ?

Quelles zones peut-on distinguer au sein du périmètre d'étude du point de vue de l'avancement du développement touristique ?

Cette partie permettra ainsi de mesurer, par une analyse de la filière touristique déclinée en fonction des contextes géographiques, économiques et sociaux, les obstacles actuels à une gestion intégrée de la zone côtière.

La *deuxième partie* rendra compte du travail d'enquête mené pour connaître les principaux projets d'aménagement touristique pouvant amener à des mutations écologiques, économiques et sociales sur le littoral, ainsi que les politiques définies par les administrations centrales et territoriales.

Ceci permettra à la fois de déceler l'évolution possible de la zone, et de faire le bilan des outils et des normes permettant aujourd'hui d'encadrer le développement touristique. On se demandera donc quel type de développement touristique est projeté pour le littoral sud-est. En outre, les projets répondent-ils à des exigences claires, fixées par les autorités, en matière d'aménagement ? Et même, y a-t-il une politique d'aménagement touristique définie par l'État ?

La *troisième partie* proposera une ouverture sur des propositions. Il s'agira de formuler, à partir des observations et analyses précédentes, des suggestions d'actions qui permettraient de favoriser la concertation entre les acteurs du tourisme et les autres, et de minimiser les impacts des activités sur le milieu.

Quel bilan peut-on faire des réflexions et des actions actuelles en faveur de la gestion intégrée du littoral ?

Comment améliorer le dispositif actuel

de l'Etat en matière de contrôle du développement touristique ?

Définition des termes essentiels

Il convient de s'arrêter un moment sur les notions centrales de la présente étude, et d'évoquer rapidement quelques travaux les ayant aussi abordées. Cela permettra de mieux situer le présent travail dans le contexte de la recherche sur les îles tropicales.

Le concept d'*insularité* tout d'abord a fait l'objet de nombreux travaux. Citons par exemple ceux du colloque de Bordeaux d'octobre 1986 (CRET, CEGET, 1987) intitulés : *Iles tropicales, insularité, insularisme*, qui ont apporté de précieux éclaircissements sur la question de la viabilité des pays insulaires, montrant la fragilité du milieu, en particulier littoral, insulaire.

Dans le cadre de son étude sur, précisément, la viabilité des petits Etats insulaires, François Doumenge a estimé que seuls les îles ou archipels de moins de 20 000 km², peuplés de moins de 1 500 000 habitants, présentaient des caractéristiques d'insularité incontestable. L'île Maurice répond donc aux critères ainsi définis.

D'autres travaux tentent de cerner les points communs et spécificités des espaces insulaires dans le cadre de typologies. C'est ce qu'a fait Jean-Louis Guébourg dans son habilitation à diriger les recherches (Guébourg, 1996). Maurice y est qualifiée d'île « nantie influente », en référence à son économie particulièrement dynamique. L'auteur estime que, « Maurice est en passe d'être l'Etat insulaire de l'Océan Indien qui a le mieux réussi par ses propres moyens et peut servir de modèle » (p. 539). Le travail de J.-L. Guébourg oscille entre la tentative de trouver des traits communs à des groupes d'îles de son étude, et le souci de présenter des monographies afin de souligner les spécifici-

tés de chacune.

Cette démarche est en partie celle des actes du colloque qui portait sur les relations entre *îles et tourisme* (CRET, CEGET, 1989) et abordait la question selon des aspects généraux communs aux îles confrontées au développement touristique, puis grâce à des monographies. L'article de Singaravélou concernant Maurice constitue un bilan économique du développement touristique.

Un autre terme à définir est celui de *littoral*. La définition et la délimitation géographique du littoral, ou zone côtière, sont multiples, ainsi que les cadres juridiques et les applications. Dans le cas de Maurice, si l'on s'en tient à la définition de l'« Environment Protection Act » (EPA, loi de protection de l'environnement) de 1991 la zone côtière comprend :

- les eaux maritimes couvrant le plateau continental (le lagon et le récif corallien) ;
- la zone littorale entre les niveaux maximal et minimal des marées (hautes eaux et basses eaux) ;
- les îlots, rochers et récifs se trouvant à proximité des îles principales ;
- une bande de terre d'une largeur de 81 mètres à partir du niveau des hautes eaux (« high water mark »), zone dite des « pas géométriques » ;
- les estuaires, portions de fleuves et canaux jusqu'à 81 mètres de distance de leur niveau maximal à marée haute.

Il nous semble plus satisfaisant, du point de vue géographique et « géosystémique », d'élargir les limites de la zone côtière à toute zone soumise aux houles cycloniques, et, d'un point de vue humain, à toute zone de peuplement et d'activités liées à la mer.

Pour la notion de « *gestion intégrée* » on peut citer les deux définitions suivantes⁵ :

« Ensemble d'actions cohérentes et organisées visant à maintenir dans le temps et dans l'espace le fonctionnement des éco-socio-systèmes d'une

5. *Programme régional environnement* : rapport de pré-audit. Commission de l'Océan Indien, op. cit.

région donnée en fonction d'objectifs hiérarchisés. [...]

« Gestion des conflits et des synergies entre différentes activités, de façon à tirer le meilleur parti "économique" du territoire dans son ensemble, en liaison avec les objectifs locaux, régionaux et nationaux ». (Organisation de Coopération et de Développement Economique).

Les deux définitions sont complémentaires et sont à mettre en relation avec l'idée de développement durable (*sustainable development*), fondement conceptuel des Conventions de Rio en 1992, puis de Lomé. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC) met en jeu des processus décisionnels, et nécessite la définition de réglementations, d'une planification de l'aménagement, et des efforts en vue de la sensibilisation et de la responsabilisation du public.

La problématique de la gestion intégrée, appliquée à l'ensemble des activités du littoral sud-est mauricien, est celle que la COI (Commission de l'Océan Indien) a choisi.

Le programme de recherche entrepris dans le cadre du PRE (Programme régional environnement) de la COI touche à sa fin : il a pour objet l'observation des potentialités de gestion intégrée et la mise en place d'actions-pilotes. La « zone pilote » retenue correspond au périmètre de la présente étude.

Le présent travail exposera quelques résultats qui nous ont été utiles pour l'analyse du développement touristique.

Cette étude fait aussi la part belle aux questions d'aménagement de l'espace, en particulier touristique, mais aussi aux questions plus générales de politiques d'**aménagement du territoire**.

L'analyse géographique amènera à voir comment des **disparités régionales** se font jour du point de vue du développement touristique. Cette approche spatiale et régionale est presque toujours absente des travaux de recherche menés sur Maurice. *L'Atlas de Maurice* (op.cit.), paru en 1997, constitue une source bien sûr précieuse pour notre approche géographique. Guébourg (op.cit.) propose aussi une brève analyse de l'organisation spatiale de l'île Maurice mais ne pri-

vilégie pas l'approche littorale et touristique.

Il s'agira donc d'apporter un éclairage nouveau sur les spécificités régionales mauriciennes. Leur prise en compte est indispensable pour la définition d'une politique d'aménagement du littoral soucieuse de la richesse des situations locales.

Enfin, on ne peut réellement comprendre le fonctionnement et l'évolution socio-économique de Maurice que si l'on se penche sur les questions « d'appartenance ethnique ». En effet, la société mauricienne est une véritable mosaïque et la réalité est toute différente de l'image bon enfant de « melting-pot » que l'on veut bien donner à voir aux touristes.

Le peuplement de Maurice s'est fait par l'installation de colons européens, Hollandais au XVII^e siècle, puis Français au XVIII^e, puis Anglais, colons qui ont rapidement organisé un système esclavagiste à partir des côtes africaines et de Madagascar. Puis, une fois l'esclavage aboli (en 1839 à Maurice), un procédé a été mis en place par les Anglais, procédé d'approvisionnement en travailleurs venus de l'Inde pour poursuivre, dans des conditions toujours très pénibles, la mise en valeur agricole de l'île, en particulier grâce à la culture de la canne.

Depuis l'Indépendance, les indo-mauriciens ont renforcé leur pouvoir politique tandis que la minorité blanche franco-mauricienne conserve une grande partie du pouvoir économique (en particulier dans l'agriculture et les services).

Aujourd'hui, si la majorité de la population (68 %) est d'origine indo-mauricienne, elle se divise entre hindouistes et musulmans (20 % de la population environ), tandis que la population dite créole, chrétienne, qui est le produit de siècles de métissage, principalement entre noirs issus de l'esclavage et colons blancs, représente 27 % de la population. Les sino-mauriciens, issus de l'immigration chinoise sont évalués à 3 % de la population, tandis que les blancs, descendants des colons européens ne sont aujourd'hui plus qu'à 2 % de la population. Le pouvoir et la richesse sont loin d'être répartis en fonction de ces effectifs, et tout se joue

à Maurice, depuis la vie politique jusqu'aux alliances familiales, et même aux réseaux amicaux, sur fond de *communalisme*.

L'ouvrage de Lau Thi Keng l'a bien montré (Lau Thi Keng, 1991) : les membres de toutes les communautés participent à l'entretien d'un tel système qui structure par ailleurs l'économie. C'est donc une sorte de chape de plomb qui pèse sur les modifications éventuelles de la société, « auto-entretenu » par les mauriciens eux-mêmes, et il est indispensable de mener l'analyse, en particulier celle des relations entre les activités littorales, à la lumière de ce contexte si prégnant et si spécifiquement mauricien.

Si le thème principal traité est celui des relations entre espace littoral et tourisme, il s'agit de considérer cela au sein d'un système (tous les occupants et les activités d'un espace et leurs inter-relations), ainsi que d'une région d'étude où le littoral abrite des situations variées, et est la source d'enjeux divers.

Hypothèses

Une démarche de recherche se nourrit d'hypothèses, applique une méthodologie, et rend compte de résultats.

L'introduction a montré l'hypothèse faite que de la pression touristique s'intensifie sur le littoral mauricien, fragilisant davantage cet espace.

En outre, le littoral nord a été à certains égards dégradé, et il convient de rester vigilants quant aux modes de développement choisis pour le sud de l'île, alors que les signes de dégradation et de risques sont croissants. Il s'agira de vérifier si ces risques ne sont pas aussi bien environnementaux que sociaux dans un contexte de faible concertation entre acteurs du littoral ; la référence à la côte nord constituera le contrepoint de l'analyse.

Enfin, nous chercherons à évaluer si les politiques d'aménagement et de régulation menées parviennent à mener à un développement soucieux de gestion durable et inté-

grée.

Méthodologie

L'accumulation de données, mais aussi de sensations, qui a permis la rédaction du présent texte s'est faite selon trois procédés.

La première étape a été, en France, celle des recherches bibliographiques. Du point de vue des sources répertoriées par les CD-ROM inter-bibliothèques universitaires, on a pu constater que l'essentiel des travaux sur Maurice avaient été soutenus en Lettres, entre autres sur des questions de francophonie, ou sur l'historique du peuplement de l'île. La consultation d'Urbamet a permis de trouver quelques ouvrages sur Maurice, souvent anciens et économiques. Les ouvrages qui nous ont été les plus utiles sont donc ceux déjà cités plus haut.

À Maurice, les ouvrages de recherche à caractère géographique ou concernant l'aménagement du territoire étaient également peu nombreux. Nous avons pu nous procurer tout de même le National Physical Development Plan, document cadre d'aménagement du territoire de 1992, et accéder à quelques rapports du PRE (Programme régional environnement) de la Commission de l'Océan Indien. Un problème s'est également posé : celui de la difficulté de l'accès aux sources, en principe en consultation libre, comme les études d'impact sur l'environnement des principaux projets d'aménagement, mais en réalité souvent archivées et peu accessibles.

La recherche d'ouvrages a donc impliqué la rencontre avec un maximum de personnes afin de savoir où trouver certains documents, comment y accéder, ou recueillir des suggestions sur d'autres sources éventuelles. Cette phase du travail et les rencontres qu'elle a nécessitées nous ont également permis d'être informée de grands projets d'aménagement. Recherches bibliographiques et entretiens se sont donc mêlés.

Le travail de terrain s'est déroulé selon une approche de découverte d'autres lieux, d'autres modes d'accès aux données, où le questionnement des personnes susceptibles

de connaître et nous faire accéder à des sources, en particulier écrites, intéressantes, était essentiel, de même que la qualité du contact noué avec ces personnes. Il s'agissait, étant donnée la faiblesse des sources bibliographiques, de fabriquer notre matière, à travers la lecture de la presse notamment, et de remonter jusqu'à des personnes documentées, de mener donc un réel travail d'enquête, particulièrement enrichissant et éclairant sur les modes de diffusion de l'information à Maurice. Cette expérience nous sera particulièrement utile pour mener efficacement la suite de nos recherches.

Une période a été plus particulièrement accordée à des entretiens exploratoires. Nous avons choisi d'interroger trois types de personnes, de manière plus ou moins formelle. Une liste en annexe rapporte la fonction des personnes interrogées.

Afin de comprendre le fonctionnement de la filière touristique à Maurice et la place du sud-est dans cette organisation, nous avons questionné des cadres de tour-opérateurs et de chaînes hôtelières, ainsi que des membres de ministères (ceux du Tourisme et de l'Environnement). A une échelle plus locale, un membre de l'administration territoriale, les gestionnaires des hôtels, et les propriétaires de domaines visités par les touristes, ou de restaurants, ont été rencontrés. Dans tous ces cas, les entretiens se déroulaient en français et sur le lieu de travail des personnes interrogées. Les discours entendus étaient donc, outre ceux de membres des administrations, ceux de professionnels du tourisme, et il s'agissait d'obtenir également des informations à la fois sur l'image que ces acteurs avaient de la côte sud-est et sur les perspectives de développement de cette dernière, mais aussi sur leur point de vue sur les autres activités littorales et les avantages ou inconvénients que ces dernières présentaient pour eux.

Nous avons procédé en parallèle à un autre type d'entretiens auprès de membres d'associations de protection de l'environnement en des lieux particuliers de la côte. Il

s'agissait à chaque fois de découvrir un lieu et de nous faire exposer les activités de l'association en faveur de la préservation du patrimoine culturel ou naturel (la gestion d'une réserve naturelle par exemple). Là encore, les entretiens avaient lieu en français ou en anglais, avec des personnes sensibilisées à la richesse des lieux.

Des entretiens plus informels ont été réalisés avec des habitants du littoral, en français ou en créole. L'emploi de ce dernier a permis de ne pas « brider » l'expression des personnes interrogées, lesquelles avaient souvent des remarques pertinentes à faire sur la dégradation du milieu littoral et marin (en particulier dans le cas des pêcheurs), connaissaient la région, et exprimaient plus librement en créole leurs frustrations nées des conflits entre activités.

On peut distinguer, parmi les habitants du littoral, trois types de personnes interrogées :

- le personnel des hôtels, en particulier les « boatmen », chargés des activités nautiques, lesquels présentaient le triple avantage pour notre enquête de connaître le milieu marin et de constater sa dégradation, d'être mêlés aux touristes et d'évoluer à leur contact, et, enfin, d'avoir conscience des problèmes rencontrés par les autres activités du littoral car habitant à proximité, et issus, pour beaucoup, de famille de pêcheurs ;
- les personnes vivant du tourisme de manière informelle (loueurs de campements et intermédiaires entre propriétaires et touristes locataires), ou en complément de leur activité principale (c'est le cas de nombreux pêcheurs qui en viennent parfois à vivre essentiellement des revenus procurés par le tourisme grâce à l'organisation de promenades en bateau et à la vente du produit de la pêche aux hôtels) ;
- des prestataires de services souvent au contact des touristes comme les commerçants de Mahébourg et Trou d'Eau Douce (informés des problèmes locaux ainsi que des projets d'aménagement urbain), ainsi que les chauffeurs de taxis.

Outre les sources bibliographiques et les

entretiens, l'*observation* de terrain a eu une importance capitale. Cette dernière a été constante et a pris plusieurs formes. Nous avons parcouru à plusieurs reprises le littoral étudié, mais aussi le littoral de Maurice dans son ensemble, et ce avec différents modes de transports (bus, taxis) afin de voir

différemment les lieux et des personnes différentes. Il s'agissait également de visiter tous les sites du secteur à vocation touristique et de découvrir les sites historiques, même méconnus.

d'après le magazine *Evaison* n°2 (Beachcomber)



Chapitre 1 • État des lieux : tourisme littoral et littoral sud-est

AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU LITTORAL MAURICIEN : LES SPÉCIFICITÉS DU SUD-EST

Il s'agit de voir comment le littoral mauricien a été urbanisé et quelle place le tourisme a eu dans cette urbanisation. Il convient donc à la fois de quantifier, qualifier et localiser l'urbanisation touristique, ainsi que de préciser les normes qui ont encadré ce développement.

Le tourisme dans l'urbanisation littorale

Place du tourisme dans l'urbanisation littorale

Les atouts physiques ayant favorisé le développement du tourisme littoral sont la situation de l'île Maurice dans une zone tropicale de l'Océan Indien (image d'exotisme et de dépaysement), ainsi que le climat et la température clémente, comprise entre 20 et 30°C en moyenne. La structure géologique

de l'île a permis la formation de lagons et de barrières récifales.

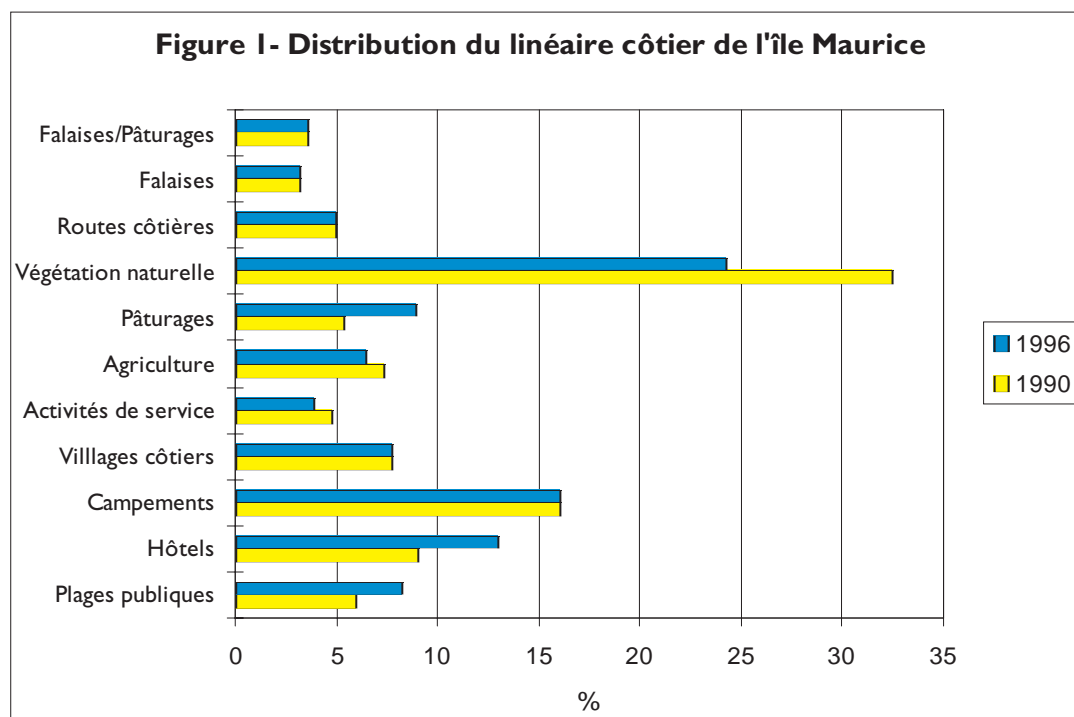
Maurice est aujourd'hui aisément accessible, grâce à un bon réseau de connections aériennes avec l'extérieur¹.

Le nombre d'hôtels, situés presque exclusivement dans la zone côtière, était de 88² en 1998 alors qu'il était de 51 en 1982, tandis que pendant la même période, le nombre de chambres est passé de 2 204 à 7 007. A celles-ci il faut ajouter le nombre de chambres disponibles dans des « campements », lesquels sont des maisons de bord de mer, souvent résidences secondaires de familles mauriciennes aisées louées occasionnellement à des touristes. Le nombre de ces maisons était estimé à 2000 par les autorités en 1995.

Selon les statistiques du ministry of Housing and Land development (ministère du Logement et du « développement foncier », MHLD), les hôtels occupaient en 1996 13% du linéaire côtier, contre 9 % en 1990 (*figure 1*) et 3,1 % en 1975. Les campements privés représentent 16% du linéaire côtier.

1. La seule compagnie nationale Air Mauritius dessert dix villes en Europe, trois en Afrique du Sud, Nairobi, Harare, cinq villes d'Asie dont deux en Inde, l'Australie et bien sûr Madagascar, La Réunion, Rodrigues et les Seychelles.

2. *Marchés tropicaux et méditerranéens, op. cit.*



Source : Données du MHLD reprises dans Rapport de pré-audit, PRE de la COI, 1997.

En outre, dans les dernières décennies, le développement du tourisme littoral et le développement socio-économique de la zone côtière ont entraîné une réduction de l'espace occupé par les écosystèmes naturels. Le pourcentage de linéaire occupé par la végétation est passé de 32,4 % en 1990 à 24,2 % en 1996.

Le pourcentage de littoral aménagé sous forme d'habitations, d'hôtels, d'activités de service et de routes est passé de 42 % à 45,5 % entre 1990 et 1996. On peut noter aussi que le linéaire occupé par les campements et les villages côtiers n'a pas diminué au profit des hôtels, l'implantation de ces derniers se faisant principalement sur des espaces naturels.

La population de la zone côtière a augmenté de 43 000 personnes entre 1983 et 1990 (dates des derniers recensements) pour atteindre 410 000 habitants (inclus Port Louis dont la population n'a pas augmenté pendant la même période). Ceci n'est pas le seul fruit de l'accroissement naturel de la population littorale et montre une assez forte migration vers les zones côtières où

résidaient donc 38 % de la population en 1990. La même année, le littoral comptait environ 46 000 bâtiments, dont 94 % environ résidentiels ou en partie résidentiels.

S'il y a bien croissance de la population littorale, cette dernière ne se traduit pas par une augmentation de l'emprise côtière des villages et des campements. Il se produit plutôt une densification des sites déjà urbanisés. En revanche, l'urbanisation touristique est consommatrice d'espace, en particulier sur les littoraux sableux. On peut remarquer par contre que les côtes à falaises ont conservé entre 1990 et 1996 leurs vocations de pâturages ou de zones naturelles.

Formes et acteurs de l'urbanisation du littoral

Deux types d'urbanisation existent dans la zone côtière :

- ***l'urbanisation s'étirant le long du littoral***, généralement située entre le bord de mer et la route côtière et composée de un à trois rangs de maisons. Ces constructions sont relativement anciennes (au moins 15 à 20 ans pour les premières réalisées) et

n'ont généralement pas été suivies de l'implantation de services. Pour ce qui est du tourisme, cette forme d'urbanisation est celle des campements, souvent résidences secondaires des familles franco-mauriciennes notamment, que l'on trouve par exemple à Péreybère dans le nord et à Pointe d'Esny dans le sud-est. Plus récents, les hôtels s'étirent également en front de mer et occupent des portions de littoral jusqu'alors vierges ;

- ***L'urbanisation située à l'arrière du littoral***, généralement de l'autre côté de la route côtière et composée en grande partie de « morcellements » (lotissements) récents ou en cours de réalisation. Ces nouveaux quartiers bénéficient en principe des infrastructures de base, et, très progressivement, de certains services publics, mais pas toujours de services privés comme les commerces. Cette nouvelle urbanisation prend davantage la forme de poches et une bonne planification permettrait d'en faire des quartiers à part entière. Par ailleurs, ces implantations se font en partie sur des zones sensibles, surtout des zones humides et parfois des zones boisées. Un exemple type est celui du morcellement de Blue Bay, en arrière de la plage publique, où sont construites essentiellement des résidences secondaires, de qualité souvent moindre que celles du bord de mer, destinées aux loisirs des propriétaires et à la location à des touristes.

Un autre type d'urbanisation se développe vers l'intérieur, non loin du littoral (à quelques kilomètres), dans la limite du premier bassin versant, sous forme de villages ou de petites villes. Bien que plus importante quantitativement, cette urbanisation a des impacts plus limités sur la zone côtière. Bien planifiées et dotées de tous les services, ces zones pourraient devenir des pôles d'attraction et de développement urbain plus importants et soulager la zone littorale.

Les acteurs de l'urbanisation touristique du littoral sont de deux types. Il s'agit, dans le cas de la construction d'hôtels, de promoteurs privés. Dans le cas de morcellements,

selon la typologie de l'habitat et le revenu des familles résidentes, la construction est effectuée par des architectes et des entreprises du bâtiment, ou bien par les membres des familles propriétaires.

D'une manière plus générale, les acteurs concernés par le développement du tourisme littoral peuvent être classés dans les catégories suivantes :

- les groupes hôteliers nationaux et internationaux. On peut citer les principaux : Sun International (à capitaux sud-africains et mauriciens), Beachcomber (groupe fondé par des mauriciens et à capitaux majoritairement mauriciens), Berjaya, Sofitel, Club Méditerranée, Maritim et Valtur ;
- les propriétaires de campements, qui louent de manière continue ou pendant les saisons de pointe aux touristes, directement ou par l'intermédiaire d'agences immobilières et de voyages locales ;
- les restaurateurs ;
- les fournisseurs de services divers (agences de voyages, tour opérateurs, guides, transporteurs en taxis et en bateaux, clubs de plongée, etc.) ;
- les fournisseurs de produits de consommation (pêcheurs, agriculteurs, vendeurs ambulants, boutiquiers, etc.).

Localisation de l'urbanisation littorale

Les évolutions de la population par zone littorale à l'Île Maurice entre 1983 et 1990 sont indiquées dans le *tableau 1*.

Les zones correspondent au découpage administratif des districts (voir *carte 1*). Le district de Port-Louis, dont le linéaire côtier, peu touristique, n'excède pas 10 km ne figure pas dans le tableau : entre les deux recensements de 1983 et 1990, cette zone a perdu 630 habitants.

Même si les données rapportées dans le tableau sont un peu anciennes, et que l'urbanisation du littoral s'est encore renforcée dans les années 1990, il est intéressant de les analyser car elles sont à ce jour les plus fiables puisqu'issues des recensements. Le découpage par district n'est pas idéal pour parvenir à tirer des conclusions sur l'évolu-

Tableau I - Population littorale par district en 1983 et 1990

District	Zone littorale concernée	Population littorale en 1983	Population littorale en 1990	Augmentation de la population
Pamplemousses	Nord-ouest	6 793	14 673	116 %
Rivière du Rempart	Nord-est	64 425	69 579	8 %
Flacq	Est	49 350	57 246	16 %
Grand-Port	Sud-est	63 800	64 438	1 %
Savanne	Sud	32 121	44 327	38 %
Rivière Noire	Ouest	28 395	37 860	33 %
Total		244 884	288 123	11,7 %

Source : d'après Rapport de pré-audit, PRE de la COI, 1997

tion démographique des zones touristiques littorales, ces dernières occupant (sauf dans le cas de la zone sud-ouest dans le district de Rivière Noire) plusieurs districts. Cependant, ces données indiquent les régions de croissance de l'urbanisation littorale et constituent donc tout de même une source intéressante.

Le plus fort taux d'augmentation concerne la zone côtière Nord-Ouest, le district de Pamplemousses, dont la population a largement doublé. Cette augmentation peut être expliquée par la proximité de Port-Louis et l'importance des activités industrielles dans ce district, mais aussi par le développement du tourisme, lequel a été particulièrement fort durant la période considérée, surtout dans la zone de Trou aux Biches et Pointe aux Canonnières, et facile du fait de la position d'abri de ce littoral. En effet, le littoral sous le vent a présenté plus d'attrait pour la création d'équipements touristiques que le littoral sud-est.

En valeur absolue, c'est le secteur de l'ouest qui a reçu le plus de personnes (+ 9 465). Là aussi, la position abritée du littoral ainsi que l'accès facile à la conurbation ont joué, mais le développement des activités touristiques a continué à être considérable dans la décennie 1990, notamment à Flic en Flac et au Morne.

Dans le district de Savanne, dont le littoral, rocheux, est peu propice au tourisme, l'augmentation de population n'est pas liée à ce dernier.

C'est dans les districts de l'est (littoral au vent) que la croissance est la moins forte, et dans celui de Grand-Port – qui contient la

plus grande partie de notre périmètre d'étude –, qu'on enregistre la plus faible augmentation. Cependant, la population littorale du sud-est reste une des plus fortes de l'île en valeur absolue.

Dans l'ensemble, la partie nord et ouest s'est davantage développée : 22 500 habitants de plus, contre 8 530 de plus à l'est, tendance qui est également valable pour le développement touristique, montrant ainsi, à l'échelle régionale, la différence d'attractivité qu'ont exercé les zones littorales.

Au sein des districts littoraux, la population de la zone côtière, sans Port-Louis, représente 55 % de la population en 1990 (288 123 personnes) alors qu'elle en représentait 50 % en 1983.

Selon les districts, la proportion est différente :

- districts du nord : 40 % de population littorale en 1983 et 43 % en 1990, mais avec une différence importante entre le district de Pamplemousses (14 %) et le district de Rivière du Rempart (76 %) où le tourisme est très fort (à Grand Baie et Péreybère notamment) ;
- district de l'ouest (Rivière Noire) : 77 % en 1983 et 86 % en 1990 ;
- districts du sud, sud-est (Grand Port, Savanne) : 58 % en 1983 et 64 % en 1990 ;
- district de l'est (Flacq) : 45 % en 1983 et 50 % en 1990.

On peut, à partir de ces données, parler d'une sorte de « tropisme littoral » sans pour autant être à même d'établir une relation précise entre la croissance de la population

et celle de l'activité touristique. Cependant, on a pu remarquer que les plus fortes croisances de population ont eu lieu dans des districts où le tourisme a été, sur une partie au moins du littoral, très développé. En effet, des zones résidentielles et des services se créent à proximité des hôtels, sans parler bien sûr de la création d'emplois permise par le tourisme. De petits bassins d'emplois et des zones d'habitation se sont donc constitués et se renforcent dans les secteurs touristiques. Cependant, l'industrie reste concentrée dans les pôles d'attraction traditionnels (Coromandel, Plaines Wilhems, Port Louis), ainsi que les services administratifs et les centres d'affaires. La population résidente dans les zones à vocation touristique se caractérise donc aussi, pour celle qui travaille dans les autres secteurs de l'économie, par une mobilité vers les centres urbains et industriels.

Il convient de préciser, afin de montrer l'importance de l'aménagement touristique du littoral, et de vérifier que ce dernier a été particulièrement fort dans les zones où la population côtière a, comme on l'a vu, particulièrement augmenté, de localiser les implantations touristiques, et de chiffrer leur capacité d'accueil. Ceci fournira une base intéressante pour l'analyse des impacts du tourisme et permettra de se référer aux autres littoraux que le littoral sud-est pour une meilleure étude de ce dernier

Équipements touristiques et impacts sur le littoral

Répartition et capacité des équipements touristiques

Les trois zones touristiques principales évoquées dans le *National Physical Development Plan* (1992) sont :

- la zone touristique du nord située de Pointe aux Piments à Grand Gaube (voir *carte 2*), avec 42 kilomètres de linéaire côtier. On peut ajouter à cette zone définie dans le NPDP, donc au début des années 1990, la Baie du Tombeau et celle de Balaclava, où le tourisme s'est beaucoup

développé depuis. Le nombre de chambres d'hôtel de la côte nord représente environ 42 % du nombre total des chambres du littoral de l'île (voir *tableau 2*) ;

- la zone touristique de l'est située entre Roches Noires et Palmar avec 35 kilomètres de linéaire côtier. Le nombre de chambres d'hôtel constitue 21 % du nombre total des chambres ;
- la zone touristique du sud-ouest qui s'étend du Morne à Flic en Flac avec 37 kilomètres de linéaire côtier. Le nombre de chambres d'hôtel constitue 25 % du nombre total des chambres.

Dans ces zones, qui sont les seules évoquées par le *NPDP* au chapitre sur le tourisme, se concentre la majorité des activités touristiques et des services annexes comme les centres commerciaux, les agences de voyage (dont les tour-opérateurs proposant des excursions) et les restaurants (voir *carte 2*).

Il convient d'ajouter à ces trois zones le littoral sud-est, auquel nous incluons Trou d'Eau Douce, localité qui est souvent considérée comme faisant partie de la zone touristique de l'est, mais que l'on peut aussi estimer faire partie du littoral sud-est. En effet, à partir de Trou d'Eau Douce, le littoral est davantage exposé aux alizés et Trou d'Eau Douce et l'île aux Cerfs, appartiennent au même ensemble lagunaire que le reste de la côte sud-est jusqu'à la plage du Chaland (Shandrani).

On peut également citer une cinquième zone côtière, celle du sud, qui est une zone de « quasi non développement touristique », entre Mon Désert à l'est et Baie du Cap à l'ouest. Le littoral est rocheux jusqu'à Souillac et le tourisme balnéaire ne peut guère être développé. Il est cependant utile de l'évoquer pour souligner le contraste entre les moitiés nord-ouest et sud-est de l'île du point de vue du tourisme, mais aussi entre le littoral sud et celui de notre périmètre d'étude qui comprend tout de même 12 % de la capacité hôtelière de l'île.

Le *tableau 2* reprend ce découpage en cinq zones. Nous avons fait apparaître les

Tableau 2 - Répartition et capacité des équipements touristiques en 1998

Zone côtière	Localités	Nombre d'hôtels	Hôtels de 4 à 50 chambres	Hôtels de 50 à 150 chambres	Hôtels de plus de 150 chambres	Capacité totale	Part dans la capacité hôtelière de l'île (*)	Autres services touristiques		
								Club de voile et de plongée	Restaurants	Bars discothèques
Nord	Baie du Tombeau	6	6	-	-	124		-	-	-
	Pointe aux Piments – Balaclava	5	3	-	2	496		1	-	-
	Trou aux Biches	11	8	2	1	505		3	3	-
	Pointe aux Canonnières – Grand Baie – Péreybère	27	21	2	4	1 284		9	24	12
	Cap Malheureux – Coin de mire – Anse la Raie	6	5	1	-	149		2	-	-
Total	Grand Gaube	3	2	-	1	193		-	-	-
		58	45	5	8	2 751	42 %	15	27	12
Nord-est	Poste Lafayette – Poste de Flacq	3	2	-	1	242		1	-	-
Total	Belle Mare – Palmar	8	2	2	4	1 139		2	1	-
		11	4	2	5	1 381	21 %	3	1	-
Sud-est	Trou d'Eau Douce	4	3	-	1	311		2	3	-
	Grande Rivière sud-est – Anse Bambous – Anse Jonchée	3	3	-	-	51		-	3	-
	Mahébourg – Pointe d'Esny – Blue Bay	14	12	1	1	429		3	5	-
		21	18	1	2	791	12 %	5	11	-
Sud	Chemin Grenier	1	1	-	-	30		-	-	-
Total		1	1	-	-	30	0 %	-	-	-
Sud-Ouest	Le Morne	3	-	1	2	551		2	1	-
	Rivière Noire - Tamarin	5	4	1	-	168		1	3	-
	Wolmar – Flic en Flac	12	8	2	2	903		4	4	-
		20	12	4	4	1 622	25 %	7	8	-
Total		111	80	12	19	6 575	100 %	30	47	12
Total général										

Source : d'après, Maurice, Rodrigues, guide pratique, MTPA, 1998, 52 p.

(*) les chiffres de cette colonne ont été arrondis

localités, en regroupant celles où le développement touristique est continu et dense sur le littoral (comme dans le cas de Pointe aux Canonnières – Grand Baie – Péreybère, ou de Wolmar – Flic en Flac), ou au contraire disséminé et de faible emprise spatiale (c'est le cas de Grande Rivière sud-est et Anse Jonchée). Le *tableau 2* permet également, en complément de la *carte 2*, de faire apparaître les différents types d'hôtellerie, la grosse hôtellerie bien sûr, vitrine du tourisme mauricien, dont les établissements, qui sont souvent les plus luxueux et appartiennent à de grands groupes comme Beachcomber et Sun International, dépassent 150 chambres, mais aussi la petite hôtellerie. Les hôtels de moins de 50 chambres, et parmi eux, ceux de moins de 20 chambres, établissements qui se présentent souvent sous forme de bungalows, sont nombreux, alors même que de nombreux campements (estimés à 2000 environ), non déclarés et donc non recensés dans le tableau, sont également loués à des fins touristiques. On parvient à un total de 111 hôtels, nombre plus élevé que celui de 88 cité plus haut qui ne tenait pas compte des plus petites structures d'hébergement.

Soulignons à nouveau la prédominance du littoral nord qui rassemble 42 % des 6 545 chambres³ du littoral mauricien.

La zone de concentration maximale est celle de Pointe aux Canonnières – Grand Baie – Péreybère qui rassemble 19,6 % des chambres de l'île dans des établissements de toutes tailles. Les autres services touristiques sont aussi présents dans cette zone à un niveau inégalé sur les autres littoraux. Ainsi, la moitié des restaurants recensés et la totalité des bars-discothèques du littoral se situent dans ces trois localités, en particulier à Grand-Baie, et la zone constitue donc un pôle d'attraction pour les touristes hébergés dans le reste de l'île (*photo 1*). Notons également le nombre important de clubs de voile et de plongée : la moitié de ceux de l'île

sont localisés sur la côte nord, ce qui a pour conséquence une activité intense et variée dans le lagon. Mais cette médaille a son revers, que nous étudierons au titre des impacts du tourisme, et le développement touristique du nord nous a souvent été présenté, au cours des entretiens, comme le modèle à ne plus suivre.

L'aménagement touristique du littoral Est a emboîté le pas à celui du nord, et aujourd'hui, cette côte, qui rassemble 21 % des chambres, présente un linéaire très urbanisé, sous forme, principalement, de grosses structures hôtelières autosuffisantes (où les touristes trouvent toutes les commodités et activités de loisirs nécessaires). Les campements et petits hôtels sont ici plus rares que sur les autres littoraux (*voir carte 2*).

La zone superbe du Morne a également vu se construire de grands hôtels fonctionnant là encore sous le principe du « tourisme d'enclave ». Mais les formes d'urbanisation du littoral sud-ouest sont assez contrastées puisque, au nord du Morne, Tamarin et Rivière Noire constituent une zone plus résidentielle, où les structures d'hébergement sont de petite taille. Wolmar et Flic en Flac sont essentiellement touristiques et comprennent de gros hôtels mais aussi beaucoup de petits ainsi que des campements : on a assisté à une urbanisation forte et peu encadrée de cette zone dans les années quatre-vingt-dix. L'aménagement touristique ne semble pas devoir ici prendre fin puisque la construction de nouveaux hôtels est projetée.

Le sud-est, dans ce contexte, fait presque figure à la fois d'oublié et de « rescapé », bien qu'il rassemble 12 % de la capacité hôtelière de l'île (7,5 % sans Trou d'Eau Douce). Il compte trois principaux hôtels (le Touessrok, le Shandrani et la Croix du Sud), quatre plus modestes (le Silver Beach et le Tropical à Trou d'Eau Douce, un hôtel à

3. Ce nombre diffère de celui annoncé en début de chapitre, de 7007 chambres car il ne recense que les établissements déjà en fonctionnement au début de 1998 et pas du tout ceux en construction, dont une partie est certainement prise en compte dans les 7007 chambres.

Grande Rivière Sud-est, et le Blue Lagoon à Blue-Bay). Le nombre élevé de structures d'hébergement de petite capacité indiqué dans le tableau s'explique par leur présence en quantité à Mahébourg (souvent même moins de 10 chambres, et donc non indiquées sur la *carte 2*), et par celle de campements « déclarés » à Pointe d'Esny et Trou d'Eau Douce.

Au total, le littoral sud-est présente un tourisme assez diversifié du point de vue des formes d'hôtellerie et des activités possibles, et qui reste à un niveau de développement moindre que sur les autres littoraux. Cependant, le tourisme a des impacts, qu'il convient à présent de qualifier.

Les impacts du tourisme sur le littoral

■ *Impacts économiques*

Comme indiqué précédemment, 38 % de la population résidait en 1990 dans la zone côtière (27% si on ne considère pas Port Louis). A ce chiffre, il faut ajouter les quelques 10 000 touristes présents en moyenne « en permanence » dans l'île (hébergés essentiellement sur le littoral), moyenne estimée sur la base des entrées annuelles. Cependant, il est plus pertinent, afin d'évaluer les impacts du tourisme, d'observer la fréquentation touristique en fonction des saisons, en apportant une attention particulière aux périodes de « pics » de fréquentation, plutôt que sous la forme d'une moyenne.

En outre, un nombre croissant de Mauriciens profitent également des loisirs balnéaires pendant les vacances et les fins de semaine. Le tourisme « intérieur », pratiqué par les mauriciens eux-mêmes, s'est en effet considérablement développé grâce à l'élévation générale du niveau de vie dans l'île.

La création d'emplois dans les services et les activités commerciales associés aux nouvelles zones d'urbanisation littorales est essentiellement une conséquence du développement touristique. A lui seul, le tourisme engendre l'essentiel des nouveaux emplois sur la zone côtière, et en génère indirectement d'autres : personnel de maison, des commerces, et personnes travaillant sur

les chantiers (infrastructures et construction).

Le tourisme a permis la création d'emplois directs dans des localités excentrées de l'île, notamment dans le sud-est. En effet, le personnel de restauration, de nettoyage ou d'animation peut être recruté localement. De plus, un grand nombre de transporteurs (taxis et bateaux) vivent du tourisme. Les marchands ambulants, ainsi que les cultivateurs de fruits, de légumes, et de fleurs, et les pêcheurs qui approvisionnent les hôtels profitent également du développement touristique. Le nombre de personnes concernées par ces activités est difficile à estimer en raison du manque de données précises sur ces pratiques « para-touristiques ».

Le nombre d'emplois dans le secteur touristique était de 51 300 en 1995, soit 10% de ceux de l'île. Ces derniers étaient répartis de la façon suivante (*Rapport de pré-audit, op.cit.*) :

- 67 % dans les hôtels ;
- 7 % dans les restaurants ;
- 26% dans les autres affaires touristiques, notamment dans les tour opérateurs et les agences de voyage.

■ *Impacts environnementaux et sociaux du développement touristique*

Le développement du tourisme a un impact positif au plan économique, mais a certains impacts négatifs aux plans écologique et social.

Du point de vue environnemental, pour la partie terrestre, on peut estimer qu'il y a par endroits excès d'urbanisation dès lors que certaines fonctions de « filtre » ne peuvent plus être assurées par le milieu naturel puisque ce dernier a en partie disparu, comme c'est le cas pour de nombreuses zones humides.

La pollution du milieu marin, liée par exemple à l'insuffisance des réseaux d'épuration est un signe évident d'encadrement insuffisant de l'aménagement littoral (aménagement en partie touristique seulement). Ainsi à Grand-Baie, il est à présent nécessaire de créer un véritable réseau urbain d'éva-

cuation des eaux usées pour lequel des travaux sont en cours.

L'intensité des activités de loisirs pratiquées dans le lagon est la cause de dégradations du milieu marin. Le lagon est par endroits surfréquenté (on peut évoquer Grand Baie encore mais aussi, dans une moindre mesure Blue Bay et les autres plages publiques). En l'absence de sources permettant de donner des critères quantitatifs de surfréquentation de certaines parties des littoraux mauriciens, on peut dire que le lagon fait l'objet de différentes pratiques touristiques (bateau, ski nautique, plongée, marche sous-marine, pêche) dont les conséquences sont multiples (pollution de l'eau et destruction des formations coralliennes essentiellement).

Cependant, le tourisme n'est pas, loin s'en faut, le seul, ni le principal responsable de la dégradation du milieu marin. On peut également citer les rejets d'eaux usées des usines de textile par exemple, et les pollutions liées aux pesticides et engrais répandus sur les champs de canne à sucre.

Les impacts sociaux sont difficiles à évaluer. Il semble pour l'instant que les avantages du tourisme, liés à la création d'emplois essentiellement, soient considérés par les mauriciens comme supérieurs aux inconvénients, tels la perte de certaines traditions et le changements de mode et de « modèle » de vie par exemple. C'est en tout cas ce qu'avance un article concernant la Gaulette (*Touriscope* n° 3, 1998), village de la côte sud-ouest, où plus de la moitié des actifs sont employés dans les hôtels du Morne (souvent en temps que serveurs ou femmes de chambres). Le tourisme constitue une chance pour le développement de ce village assez pauvre, traditionnellement de pêcheurs, sans pour autant porter atteinte au mode de vie de la population. La pêche est également présente mais n'attire que peu la jeune génération.

L'évolution vers une situation de mono-activité touristique de certaines parties du littoral est réelle, en particulier dans les zones excentrées du sud-ouest et du sud-est, et comporte certains risques. Elle est source

d'une dépendance forte de la population locale par rapport à l'activité touristique, dont la santé n'est pas inébranlable. Ainsi, les conséquences des émeutes qu'a connu Maurice en février 1999 auraient pu être graves du point de vue de la fréquentation touristique de l'île. A l'échelle du pays tout entier, il est également nécessaire de maintenir d'autres activités fortes (filrière sucrière et zone franche) et de trouver un équilibre en matière de développement touristique : si le littoral est trop construit et mal, les étrangers, en particulier les européens, de plus en plus sensibles à la qualité de l'environnement, pourraient à terme boudier Maurice au profit d'autres destinations de la région, ou même des Antilles. Il s'agit donc de prendre garde à ne pas dépasser un point de non retour difficile à situer : il conviendra de réfléchir, lors de nos futures recherches, à la pertinence de la notion de seuil maximal de « développement » ou « d'aménagement », et aux données qui permettraient éventuellement la définition d'un tel seuil.

Enfin, un sentiment de frustration apparaît de plus en plus nettement chez certains Mauriciens qui estiment les plages publiques actuelles insuffisantes, et qui ne peut que se renforcer face au développement hôtelier continu. La pratique du littoral par les mauriciens a changé sous le double effet de l'élévation du niveau de vie, mais aussi de l'image valorisante donnée des sites littoraux par le tourisme. Donc la population dans son ensemble, et non plus seulement une élite comme auparavant, aspire à profiter des loisirs qu'offre le bord de mer.

Le *tableau 3* qualifie de manière synthétique les impacts du tourisme sur le littoral que nous avons pu identifier, et les causes de ces impacts.

Si l'on considère les différents points recensés dans le *tableau 3*, on peut estimer que la dégradation du milieu littoral et du « climat social » sous l'effet du tourisme est plus avancé sur un littoral comme la côte nord.

**Tableau 3 - Nature et causes des impacts du tourisme
sur l'environnement et la société du littoral**

Nature des impacts	Causes des impacts
<ul style="list-style-type: none"> pollution à proximité des zones urbanisées déséquilibre dans le rôle « filtre » des zones humides dégradation des écosystèmes marins côtiers (coraux, herbiers) 	<ul style="list-style-type: none"> insuffisance du réseau d'épuration par rapport aux besoins. constructions sur zones sensibles (marais)
<ul style="list-style-type: none"> déséquilibre dans la dynamique littorale et érosion côtière fléchissement de la productivité et de la rentabilité de la pêche artisanale 	<ul style="list-style-type: none"> dragage des fonds marins (ski nautique, zones de baignade) extraction du sable corallien pour les constructions déversements localisés des eaux usées dans le lagon surfréquentation du milieu marin côtier (bateaux, plongeurs, pêcheurs amateurs) dans certains secteurs
<ul style="list-style-type: none"> risques de « perte d'image » pour le tourisme conflits avec la demande croissante du public d'espaces de loisirs conflits avec l'aspiration des mauriciens au « calme » 	<ul style="list-style-type: none"> construction de structures en mer (jetées) et de bâtiments en bordure de mer. dégradation des écosystèmes marins côtiers (mentionnée ci-dessus) partiellement due au développement touristique dégradation localisée du milieu marin côtier certaines constructions inesthétiques sur le littoral occupation croissante de l'espace littoral par les hôtels et les campements nuisances (boîtes de nuit, circulation), et développement de la prostitution et du vol

Source : d'après *Rapport de pré-audit*, 1997

On peut voir aussi que le développement touristique a des impacts négatifs sur le milieu naturel mais aussi, indirectement, sur la santé d'une activité comme la pêche, et est source de conflits pour l'accès aux espaces agréables du littoral. Il est donc nécessaire, même si l'on observe principalement une activité, d'adopter une approche systémique.

Il convient à présent de présenter les principales réglementations qui jouent un rôle dans la limitation des effets négatifs du tourisme sur l'environnement.

L'encadrement du développement touristique

Cadre institutionnel

Les institutions et les organismes intervenant dans le processus décisionnel et de gestion des activités touristiques sont multiples. Parmi les institutions, on peut citer les suivantes :

- *Le ministère du Tourisme* : ce ministère planifie et gère la politique sectorielle (développement hôtelier, campagnes de

promotion, accès aérien, coopération régionale et internationale) ;

- *Le ministère de l'Environnement et de la Qualité de la Vie* (MEQL) : il préside le Comité EIA (Environment impact assessment : études d'impacts sur l'environnement), et veille au bon déroulement de la procédure liée à ces études d'impacts auxquelles sont soumis les grands projets d'aménagement touristique. Il intervient également en cas d'urgence ou de catastrophe environnementale, mais également dans la fixation des standards de qualité des rejets atmosphériques et liquides ;
- *Le ministère du Logement et du Développement Foncier* (MHLF) : ce ministère s'occupe du zonage des terres, et définit ainsi les zones touristiques côtières. Les terres situées dans la zone côtière et qui sont à usage touristique ne peuvent être utilisées pour d'autres usages sans l'accord du Town and Country Planning Board du ministère ;
- *Le ministère des Administrations Régionales et des Services Publics* (MLGPU), res-

pensable de la gestion et de l'aménagement des plages publiques ;

- Le *ministère des Coopératives, de la Pêche et du Développement des Ressources Marines* (MCFMRD) : une équipe y effectue des analyses du niveau de la qualité de l'eau et signale les dangers éventuels d'une contamination de l'eau du lagon pour la santé humaine et l'écologie lagonaire.

Parmi les organismes non-institutionnels, les suivants jouent un rôle privilégié :

- Le *Tourism Advisory Board* regroupe les secteurs public et privé et joue un rôle consultatif dans la définition des stratégies sectorielles ;
- *Air Mauritius*, compagnie aérienne à capitaux publics majoritaires, gère avec les institutions concernées la politique d'accès aérien ;
- La *Mauritius Tourism Promotion Authority* définit la politique de « marketing touristique » de la destination en accord avec les principaux acteurs du secteur privé et participe aux foires internationales pour promouvoir le produit mauricien ;
- L'*Association des Restaurateurs et Hôteliers de l'Île Maurice* (AHRIM) qui regroupe et représente les opérateurs privés du secteur.

L'encadrement par la planification

■ La planification territoriale

Les *Outline Schemes* sont des documents dont le champ d'application correspond aux territoires des districts et qui, une fois approuvés, ont force de loi. En principe, ils s'inscrivent dans le cadre des directives du *National Physical Development Plan*, dont ils constituent la traduction pour chaque secteur géographique. Ils comportent des zonages et des règlements par zone qui sont opposables aux tiers. Trois *Outline Schemes* ont été réalisés en 1994 et approuvés en 1995 : celui des districts du Nord (Pamplemousses et Rivière du Rempart), celui des districts de Grand-Port et Savanne, et celui des districts de Moka et Flacq. Un premier

document a été réalisé pour le district de Rivière Noire en 1998. Ces documents sont assortis de « Guidelines ». Cinq autres *Outline Schemes* concernent la zone urbaine, donc l'intérieur de l'île.

■ La planification sectorielle

Les *Master Plans* sont des documents touchant à la globalité d'un secteur. On peut citer le *National Physical Development Plan* (1992), déjà évoqué plus haut, qui se décompose en deux volumes : « Strategy and Policies » et « Programming and Implementation ». C'est actuellement le document de planification le plus complet, mais le deuxième volume n'est pas encore disponible pour consultation. Il est toutefois regrettable que les analyses soient essentiellement thématiques, et n'offrent pas de réflexions globales, ni par secteurs géographiques, ce qui ne facilite pas l'utilisation de ces données dans un cadre plus opérationnel. Le *NPDP* reste quand même un document de référence essentiel pour les investisseurs publics et privés qui aménagent le littoral.

Dans le *NPDP*, les objectifs pour le secteur du tourisme sont les suivants :

1. Concentrer le développement des établissements touristiques et des activités de support dans les zones touristiques du nord, de l'est et du sud-ouest. Cette politique de gestion de trois zones principales a pour but une meilleure utilisation des infrastructures et des services existants pour une utilisation optimale des terres non utilisées, et une réduction de la pression sur les secteurs sensibles en dehors de ces zones ;
2. Maintenir le caractère distinct de chaque zone : l'importance des activités commerciales dans le nord, des activités moins « intensives » dans l'est, et la préservation des paysages naturels dans la zone touristique du sud-ouest ;
3. Aucun développement ne sera permis sur les « pas géométriques » non alloués jusqu'alors et qui ont une limite directement

située sur la plage. Ces terres seront préservées comme des espaces ouverts au public pour les activités récréatives ;

4. Le nombre de chambres d'hôtels sera distribué de la façon suivante : environ 40 % dans le nord, 35 % dans l'est, et 25 % dans le sud-ouest, chiffres qui sont aujourd'hui atteints (sauf dans le cas du littoral est) ;
5. La construction de 2 300 chambres supplémentaires est prévue entre 1992 et l'an 2000.

La politique gouvernementale édictée dans le *NPPD* est donc orientée vers le développement contrôlé du tourisme littoral dans les trois zones touristiques définies plus haut.

Evoquons également la préparation d'un plan de gestion des plages publiques: cette initiative est en cours et a été accompagnée par la mise en place d'un *Public Beach Advisory Council* en 1996. Dans le courant de l'année 1996, de nouvelles plages publiques ont été déclarées. Certains de ces sites nécessitent la prise de mesures urgentes en matière d'aménagement, de sécurité et de contrôle des pollutions. Des passages publics ont été créés dans certaines zones résidentielles du nord, afin de permettre au public d'avoir accès à la plage, qui reste, selon la loi, du domaine public.

Enfin, un texte de loi de 1997 a accordé récemment le statut de parc marin aux sites de Balaclava et de Blue Bay, du fait de la beauté de leurs fonds, et est censé en permettre une meilleure protection et gestion.

On peut constater que la majorité des documents de planification, bien qu'ayant été approuvés depuis quelques années, n'ont pas encore débouché sur des actions concrètes. C'est vrai dans le cas des parcs marins, tandis que pour certaines plages publiques, l'Etat est assisté dans les tâches d'entretien par les principaux groupes hôteliers. Les raisons de ce fossé entre le discours et l'action sont multiples, parmi lesquelles on peut

citer : la recherche de fonds d'investissements, les procédures administratives longues, et le manque de cadres dans des domaines spécifiques (urbanistes et arpenteurs notamment).

■ *La planification régionale du tourisme*

Elle fait l'objet de documents de planification approfondis, sur un secteur géographique donné, réalisés avec une approche intégrée, mais n'ayant pas force de loi. Deux documents ont été élaborés, qui devraient permettre à terme d'aider à la réalisation des Outline Schemes et de servir de référence pour les décideurs en matière de développement. Il s'agit :

- du *Plan d'aménagement de la zone touristique du nord* : il s'agit d'une étude complétée en 1991. L'application des normes et des recommandations a démarré récemment avec les travaux pour le système d'épuration de Grand Baie⁴ ;
- du *Plan d'aménagement de la zone touristique du sud-ouest* : l'étude a été complétée en 1993, mais pas encore validée. Elle n'est donc pas accessible au public et ne peut pas être utilisée comme texte de référence.

Enfin, un plan d'aménagement de la zone touristique de l'est était prévu. Après la préparation des termes de référence par le ministère du Logement, il a été décidé que cette initiative serait intégrée dans le cadre de l'action pilote du Programme Régional Environnement. Or, « le plan de gestion intégrée de la zone côtière est de l'île Maurice » qui devait être réalisé dans le courant de 1997 n'a pas encore vu le jour.

Cette présentation du cadre institutionnel montre la forte centralisation du système mauricien. Tout ou presque en matière d'aménagement se décide au niveau de l'Etat, et entre l'Etat et ses grands interlocuteurs du secteur privé. Il n'y a pas de tradition à Maurice de concertation à l'échelon local entre les autorités et la population.

4. Nous n'avons malheureusement pas pu avoir accès à ce document.

Le littoral sud-est dans l'aménagement touristique de l'île

Une place modeste

La zone étudiée (*carte 3*), ne fait pas partie des grandes zones touristiques définies plus haut (mis à part Trou d'Eau Douce). Pourtant les paysages de ce littoral ne manquent pas de charme. On peut avancer deux causes pour expliquer ce relatif « non-développement » touristique.

■ *Les caractéristiques climatiques et géographiques du sud-est*

Cette côte est la côte dite au vent, exposée au souffle des alizés. En outre, on ne trouve la combinaison, « magique » pour le développement du tourisme, des plages de sable et du lagon que dans la zone de Trou d'Eau Douce, puis, au sud, à Pointe d'Esny et Blue Bay.

Cependant, on peut relativiser les inconvénients climatiques que présente cette région. En effet, la topographie de l'île Maurice permet une urbanisation potentielle sur la quasi-totalité du linéaire côtier. La côte est est plus exposée aux vents dominants, mais la présence du récif corallien y limite les risques de houles et d'instabilité pour les zones urbanisées. En outre, un réseau routier et des aménités primaires (électricité, eau) relativement bien développés permettent un accès facile à toutes les zones côtières de l'île.

■ *L'organisation spatiale de l'ensemble du territoire*

Celle-ci explique aussi ce moindre développement du sud-est. La capitale de l'île a été transférée de cette zone sud-est à Port-Louis au XVIII^e siècle, du temps où Mahé de la Bourdonnais était gouverneur. Depuis, le développement urbain et économique s'est fait principalement dans la zone comprise entre Port-Louis et Curepipe. Puis le développement du tourisme a touché en priorité les littoraux non seulement abrités mais aussi ceux aisément accessibles depuis la zone de croissance principale. La faible

urbanisation de la côte sud-est, en particulier à des fins touristiques, est donc liée également à l'histoire du développement de Maurice et aux décisions d'aménagement du territoire prises.

Mais un réel potentiel touristique

La zone côtière étudiée constitue une entité écologique et historique forte : bordée d'un même lagon ouvert de quelques passes ourlées d'îlots, ce littoral est historiquement la première zone de développement de l'île.

En effet, les hollandais arrivèrent sur l'île en 1598 par la zone occupée aujourd'hui par Grand-Port et Ferney, abritée pour les navires. Ce n'est que par la suite que Port-Louis prit le dessus. Cette côte fut aussi celle où eut lieu la bataille de Grand Port entre Français et Anglais en 1810 : l'épave du Sirius, navire anglais ayant pris part à la bataille, gît d'ailleurs toujours au fond de la baie de Grand Port. Ce littoral bénéficie donc d'une image de région au fort patrimoine, image potentiellement prometteuse pour le développement touristique.

Ce dernier peut y prendre des formes différentes (notamment de celui du nord purement balnéaire par exemple) et nouvelles.

En outre, l'aéroport est situé à proximité de Mahébourg, ce qui a entraîné, dès les années soixante, la construction d'un hôtel, le Chaland (actuel Shandrani) afin d'héberger les équipages des compagnies aériennes desservant Maurice. Depuis, la Croix du Sud et le Blue Lagoon ont été réalisés. Construit au sud du village de Trou d'Eau Douce, le Touessrok, à l'écart de l'urbanisation du littoral Est, est édifié en partie sur un îlot. Le linéaire côtier de ces deux secteurs (Pointe d'Esny et Trou d'Eau Douce) est surtout marqué par la présence des campements. Difficilement quantifiables, ils occupent une grande partie du littoral utilisable pour le tourisme et donnent à ce dernier des formes particulières, avec la pratique des locations, pratique que les autorités et les grandes chaînes hôtelières disent nuire à l'image de destination de tourisme hôtelier de luxe qu'a Maurice.

LE TOURISME ET LES AUTRES ACTIVITÉS DU LITTORAL SUD-EST

L'activité touristique se renforce, faiblement par rapport à d'autres littoraux, mais beaucoup par rapport aux autres filières économiques (plus traditionnelles) de ce littoral. Il est donc important de changer d'échelle d'observation et de mesurer la place prise par le tourisme parmi les autres activités économiques de ce littoral.

Outre les handicaps causés au développement du tourisme par le cadre physique, d'autres facteurs limitent l'expansion de l'urbanisation touristique : il s'agit de l'occupation du territoire par d'autres activités économiques (agriculture, pêche, extraction de sable) ou la présence de paysages et écosystèmes naturels protégés ou destinés à la préservation paysagère.

Le passage par une présentation des autres activités est absolument nécessaire pour comprendre l'imbrication des facteurs économiques, sociaux et écologiques dans la vie du littoral. Le développement touristique ne peut ignorer ce contexte s'il veut se faire en répondant à des objectifs de développement durable. L'espace littoral doit être analysé comme un système où les jeux économiques et d'acteurs ont une répercussion sur le milieu.

Les relations du tourisme avec les autres activités littorales

Les principales activités littorales influant sur le milieu

D'autres activités que le tourisme dépendent de l'environnement physique et biologique marin et/ou présentent des risques pour ce dernier. Il s'agit principalement, dans le cas du littoral sud-est, de l'extraction de sable, de la pêche dans le lagon et de l'agriculture sucrière littorale. Cette dernière, qui utilise de plus en plus d'insecticides et de fongicides apparaît comme un pôle économique contribuant à la dégradation des récifs. Dans le sud-est, on compte, outre des parcelles appartenant à de petits proprié-

taires, trois grandes propriétés et usines de transformation de la canne (Mon Désert, Riche en Eau et Beau Champ), dont la grande superficie des champs s'étend jusqu'en bord de mer. La présence de la canne à sucre sur la bordure côtière constitue une menace car, par ruissellement le long des pentes, des produits toxiques, qui peuvent provoquer des dégâts considérables, se déversent dans la mer. Le caractère stratégique et hautement confidentiel de l'activité sucrière ne facilite pas la communication des données concernant l'importance des « rejets » en mer.

Le secteur de la pêche artisanale est très important dans la zone étudiée. Cette pêche se pratique dans le lagon, lequel a à Maurice une superficie de 243 km². Elle fait vivre approximativement 2700 pêcheurs dans l'île (enregistrés au registre du ministère de la Pêche), dont le tiers vivent sur le littoral est, sans compter les pêcheurs amateurs, et permet la prise d'environ 2 500 tonnes de poissons par an (2 518 tonnes en 1993 par exemple ; cf. Guébourg, 1996), dont la valeur représente un peu moins de la moitié de la valeur globale des produits de la pêche. La pêche artisanale est très dépendante du lagon, les personnes la pratiquant n'étant généralement pas équipées pour aller au-delà des récifs, et elle constitue autant un mode de vie qu'une activité économique. On compte 61 débarcadères de pêche à Maurice, dont 24 sur la côte est. L'activité est structurée sous forme de coopératives, et, pour la commercialisation, les intermédiaires (baniens) qui achètent aux pêcheurs le produit de la pêche puis le vendent, jouent encore un rôle primordial. Mais cette activité subit des impacts liés aux activités concurrentes, tels que des pollutions, des « encombrements », et des aménagements divers (notamment touristiques), et voit sa ressource diminuer.

Enfin, l'extraction du sable est au cœur d'un conflit qui l'oppose aux associations de protection de l'environnement, et aux professionnels du tourisme, ces derniers se plaignant (c'est le cas en particulier à La Croix du Sud) de violation de la propriété touristique par le non respect des sites réservés à l'extraction.

Nous avons choisi de détailler un peu le fonctionnement de la filière économique que constitue l'extraction de sable, activité qui a un impact fort sur le milieu et qui entre en opposition avec les intérêts d'autres acteurs du littoral.

Le cas de l'extraction de sable

Cette activité est particulièrement forte sur le littoral sud-est, plus que sur les autres littoraux mauriciens.

■ *Nature de l'activité*

Le sable est extrait manuellement dans les parties peu profondes et abritées du lagon, dans des bancs de sable et par le raclement de fonds sablonneux, dans des profondeurs d'eau inférieures à 1 mètre. L'extraction se fait à la pelle par 2 ou 3 « terrassiers » qui se tiennent dans l'eau et chargent leur pirogue en bois de 6 à 8 m de long, laquelle peut transporter de 2 à 2,5 tonnes. Les pirogues sont ensuite déchargées à la pelle sur les sites de déchargement autorisés sur le rivage. Après lavage, le sable est utilisé principalement pour la construction, le filtrage de l'eau et l'ajustement du Ph des sols agricoles. L'extraction des coraux vivants et morts, de même que l'extraction et la vente de coquillages a été interdite en 1988, même si la vente aux touristes est toujours visible et que l'origine «non mauricienne» de la marchandise reste à vérifier.

■ *Quantité de ressource consommée*

Il n'existe aucune estimation du stock de la ressource en sable des lagons mauriciens. Etant donnée la géomorphologie littorale de l'Île Maurice (environ 250 km de littoral largement sablonneux, 150 km de barrière récifale, 243 km² environ de lagon) on peut penser que ce stock est considérable.

On ne dispose pas non plus de statistiques fiables sur le niveau d'exploitation réel. Le chiffre de référence sur lequel se fonde le ministère du Logement est de 800 000 tonnes extraites en 1995. Compte tenu de l'absence de données fiables de la

part des coopératives (les volumes de sable déclarés ne correspondent pas à la quantité réelle de sable corallien extraite du lagon), le gouvernement a considéré d'autres indicateurs indirects de prélèvement, tels que le nombre de licences approuvées, le nombre de pirogues, le volume de ciment importé et la taxe sur la vente, pour obtenir des données plus proches de la réalité. Le chiffre de 800 000 tonnes a été élaboré sur la base de ces indicateurs.

Enfin, on ne dispose pas d'indicateurs quantitatifs sur l'impact de l'extraction et sur les relations de cette activité avec des phénomènes de dégradation de l'environnement tels que l'érosion des plages, la dynamique du littoral, l'état de santé des écosystèmes lagono-récifaux (herbiers, récifs, mangroves, faune et flore). Faute de données fiables, les indicateurs sont de nature qualitative, et ne représentent donc pas un argument suffisamment solide vis à vis des décideurs et des groupes de pression.

■ *Localisation de la ressource et de son exploitation*

L'extraction du sable corallien est actuellement localisée dans quatre zones principales. Les sites d'exploitation agréés par les autorités responsables sont rapportés dans le *tableau 4* (voir aussi *photo 2*).

Le mode d'exploitation pratiqué actuellement dans le lagon amène les « terrassiers » à « ratisser » les hauts fonds, afin de diminuer la pénibilité du travail, et donc à se déplacer régulièrement. On estime (*Rapport pré-audit*, 1997) qu'une extraction de 50 000 m³ par an affecte une zone d'environ 200 hectares de lagon.

Pour ce qui est de la phase initiale de la filière (extraction dans le lagon), le ministère des Coopératives a assisté les opérateurs privés (terrassiers) dans la constitution de coopératives qui extraient actuellement la quasi-totalité du sable lagonaire. Ces dernières constituent un considérable groupe de pression.

Tableau 4 - L'activité d'extraction du sable corallien

Sites d'extraction	Nombre de débarcadères	Nombre de coopératives	Nombre de pirogues enregistrées	Tonnes de sable extraites (estimation)
Lagon de Mahébourg	2	6	77	200 000
Lagon de Grande Rivière Sud-Est	3	9	98	250 000
Lagon de Roches Noires	3	7	89	250 000
Lagon de Grand Gaube	1	3	46	100 000
TOTAL	9	25	310	800 000

Source : d'après *Rapport de pré-audit*, 1997

■ Importance sociale et économique de l'activité

La valeur commerciale estimée du sable extrait (calculée sur le prix du sable après transport) est de 300 roupies par tonne, soit 240 millions de roupies au total (60 millions de francs environ).

Les activités d'extraction se déroulent tout au long de l'année, sur une durée indicative de 200 jours en tenant compte des jours fériés et des périodes d'impraticabilité du lagon pour des raisons météorologiques. Pour certains des acteurs l'extraction est une activité à mi-temps, pour d'autres à plein temps. Cependant, compte tenu des conditions de travail intenable à long terme, la mobilité et le renouvellement du personnel exploitant le sable corallien est constant. Pour les 25 coopératives le nombre de membres et d'employés est de 1149. Une interdiction ou réduction drastique de l'activité d'extraction, aurait donc des implications non négligeables en termes d'emploi et de revenus des familles. On s'interroge aujourd'hui sur les possibilités de reconversion de la main d'œuvre, peu qualifiée.

■ Impacts des niveaux d'exploitation actuels

Dans le *tableau 5* sont indiqués les impacts négatifs réels et potentiels de l'ex-

traction du sable corallien du lagon sur les milieux et sur les activités socio-économiques associées.

■ Cadre institutionnel

Plusieurs institutions interviennent directement et indirectement dans la gestion de la filière « sable corallien » : il s'agit des ministères du Logement et du Développement foncier, des Coopératives et de la Pêche, de l'Environnement, des Infrastructures, et du Tourisme.

Depuis 1987, ce secteur d'activité a fait l'objet de nombreuses études et recommandations témoignant de la prise de conscience de la non-renouvelabilité de la ressource, et des impacts potentiels sur l'environnement lagonaire en général et sur les secteurs économiques liés à cette ressource marine (pêche et tourisme en particulier). Cette démarche a abouti en 1990 à la mise en place d'un premier Comité intersectoriel présidé par le ministère des Coopératives, comité mandaté pour faire des recommandations permettant de réglementer l'extraction de cette ressource. Un deuxième Comité intersectoriel a été formé en 1996 pour examiner tous les aspects liés à l'exploitation de la ressource. L'arrêt des activités d'extraction de sable est prévue pour 2002.

Tableau 5 - Nature et causes des impacts de l'extraction de sable

Nature de l'impact	Cause de l'impact
<ul style="list-style-type: none"> dégradation du milieu lagono-récifal dans les zones d'extraction. 	<ul style="list-style-type: none"> ratissage des écosystèmes sablonneux déséquilibre (voire mort) de la flore et faune associées au milieu. perturbation du système récifal (turbidité des eaux, fractures).
<ul style="list-style-type: none"> diminution des prises et de la viabilité de la pêche artisanale. 	<ul style="list-style-type: none"> destruction de la flore et de la faune associées aux sédiments sablonneux, destruction des zones de frai des poissons.
<ul style="list-style-type: none"> contribution aux phénomènes d'érosion côtière. 	<ul style="list-style-type: none"> perturbation de la dynamique littorale (zones de dépression, courantologie, mobilité des bancs de sable).
<ul style="list-style-type: none"> atteinte à la viabilité des infrastructures et activités littorales (tourisme, habitations, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> contribution de l'extraction du sable à l'érosion de la côte et, en particulier, des plages.
<ul style="list-style-type: none"> problèmes de santé et de sécurité de l'emploi pour les « terrassiers ». 	<ul style="list-style-type: none"> conditions de travail dures et insoutenables à long terme.
<ul style="list-style-type: none"> conflits entre pêcheurs professionnels et coopératives de sable. 	<ul style="list-style-type: none"> l'extraction de sable contribue à la perte de productivité de la pêche artisanale.

Source : d'après *Rapport de pré-audit*, 1997

Bilan de l'impact conjugué des activités littorales

Le tourisme : atouts et blocages

Le développement du tourisme littoral a des impacts économiques positifs sur les autres activités à différents niveaux :

- la construction et la gestion des hôtels littoraux implique la création d'emplois et l'injection de capitaux importants dans l'économie, ce qui a pour effet de dynamiser d'autres secteurs comme ceux de la construction, de l'agriculture, de la pêche et des transports ;
- des activités liées au tourisme qui étaient auparavant considérées comme artisanales se sont développées. En effet, les marchands ambulants, ainsi que les pêcheurs offrent désormais des produits et des services aux touristes et en tirent un revenu conséquent ;
- l'agriculture et la pêche ont pu diversifier leur offre pour faire face à une demande locale croissante de produits à grande valeur ajoutée.

Le tourisme présente aussi des inconvénients, outre ceux déjà évoqués, qui sont plus de l'ordre du ressenti. Ainsi, la consom-

mation d'espace littoral qu'il implique peut être vécue comme une « invasion » par des acteurs aux occupations plus traditionnelles. On ne rencontre pas à Maurice de situations trop conflictuelles. Cependant, il convient de se pencher sérieusement sur la question des aspirations et des pratiques des mauriciens en matière de tourisme littoral. En effet, le développement de la pratique des loisirs de plage et la saturation des autres littoraux entraîne une hausse de la fréquentation en fin de semaine des plages du sud-est (plage publique de Blue Bay et Ile aux Cerfs principalement).

En pratique, les aménagements touristiques viennent souvent grignoter les terrains publics, et les hôteliers se plaignent de l'image « populaire » offerte par les plages publiques le week-end à leurs clients. Certains groupes privés aident d'ailleurs l'Etat dans la tâche de nettoyage des plages.

La pratique de la location des campements permet à un tourisme plus intégré de se développer : des échanges entre touristes et population locale existent, sous la forme par exemple d'organisation de promenades en mer par des pêcheurs du voisinage, et

sont moins rigides et convenus que dans les hôtels où se pratique davantage un tourisme d'enclave. C'est une sorte de « secteur informel » du tourisme qui se développe en dehors de la filière touristique hôtelière classique. D'une manière générale, on peut déplorer l'absence de communication d'une filière à l'autre de l'économie littorale, situation qu'il convient d'analyser.

Une structuration hermétique des filières économiques ?

A travers la présentation du développement touristique ou de l'activité d'extraction de sable, il apparaît une source de blocage importante pour la gestion intégrée de la zone. Il s'agit de la forte organisation des principaux opérateurs économiques de la région en filières verticales. Cette situation fait qu'il n'existe pas de tradition de concertation entre les acteurs des différentes branches de l'économie littorale. La logique de filière tend à entraîner une séparation des problèmes et leur segmentation. Elle s'organise autour des produits et est fondée sur la gestion d'une ressource spécifique. Au vu des avantages de stabilité et de confort que représente l'insertion dans une filière, un acteur n'a a priori aucune raison de s'orienter vers un mode de gestion intégrée qui associerait des acteurs extérieurs à la filière.

L'analyse selon des principes de gestion intégrée trouve une autre limite de taille liée à la présence de communautés ethniques différentes. Nous sommes en effet dans un jeu très complexe où ne s'opposent pas seulement des intérêts économiques. Ces derniers sont doublés d'oppositions traversant les communautés. Nous avons affaire à des « mondes » différents, créoles, franco-mauriciens, indiens, dont les frontières, pour beaucoup, ne se recoupent pas. Ainsi, quand bien même les pêcheurs ont intérêt, du point de vue de la logique économique, à se regrouper avec les professionnels du tourisme contre les extracteurs de sable, afin de

préserver une ressource alimentaire et paysagère, ils ne le font pas pour des raisons ethniques. Pêcheurs et extracteurs de sable sont pour la plupart créoles, tandis que beaucoup de promoteurs touristiques sont blancs et, de surcroît, propriétaires d'exploitations de canne à sucre employant une main d'œuvre noire. Il existe donc des réflexes, liés au fort communalisme mauricien, qui rendent l'intégration complexe.

La présentation des activités économiques a montré leur diversité relative mais suffisante pour qu'une gestion harmonieuse du littoral sud-est soit difficile. Il convient à présent de s'attacher à dégager des ensembles géographiques dont les situations diffèrent au regard du développement touristique.

TYPOLOGIE DES ZONES DU PÉRIMÈTRE PAR RAPPORT AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Afin d'affiner l'étude du littoral sud-est en même temps que celle du tourisme à Maurice, il convient de considérer les zones que l'on a pu identifier.

Les quatre parties du littoral sud-est

On peut distinguer, du nord au sud, quatre ensembles géographiques.

Trou d'Eau Douce

Trou d'Eau Douce est longtemps resté un village de pêcheurs. Aujourd'hui, ce dernier compte environ 3000 habitants, et si environ 200 d'entre eux sont encore des pêcheurs⁵, de plus en plus de familles vivent du tourisme. Il existe ici essentiellement deux types d'emplois liés au tourisme :

- les emplois dans les hôtels du village (le Touessrok mais aussi le Tropical et le Silver Beach) et de la côte nord-est, en

5. Entretien avec M.F., habitant du village et employé d'un hôtel de Belle Mare.

particulier à Belle Mare et Palmar, localités toutes proches qui rassemblent six grands hôtels ;

- les emplois liés au transport de touristes en bateau vers l'Île aux Cerfs. En effet, la croissance de la fréquentation de l'île a permis à de petits opérateurs touristiques de créer des entreprises très rentables. Aujourd'hui, une douzaine de villageois sont titulaires de permis pour réaliser des navettes, et l'un d'entre eux⁶ nous a dit posséder 6 bateaux d'une capacité de 10 personnes, un de 20 personnes, et un de 30. Trou d'Eau Douce est ainsi devenu le principal point de départ vers l'île.

Cette activité de transport a également permis le développement de la restauration. En outre, la location de campements (estimés à une cinquantaine mais l'urbanisation se poursuit) se pratique également.

Si le tourisme acquiert une position dominante (avec la pêche) dans l'économie locale, une part de la population travaille dans l'industrie (essentiellement des femmes, dans l'industrie textile), ou dans l'agriculture (hommes « laboureurs » dans les champs de canne à sucre).

Le tourisme a donc permis un développement du village mais il a également des effets négatifs : les personnes interrogées se sont plaintes de la pénurie de poisson frais pour les villageois, le produit de la pêche étant vendu aux hôtels, ainsi que des problèmes de coupure d'eau (la consommation des hôtels est forte alors que Maurice a connu en 1999 la sécheresse).

La côte, de Grande Rivière Sud-Est à Ferney

Ce secteur est occupé par des villages de pêcheurs, et est très peu touristique. Les caractéristiques physiques de la zone expliquent cette situation : d'une part le littoral est essentiellement vaseux (présence de mangrove), mais aussi rocheux par endroits, et d'autre part il est isolé du reste de l'île par

la Montagne Bambous (voir *carte 3* et *photo 3*). Les villages sont d'ailleurs en partie construits à flanc de montagne, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de ruissellement et d'érosion, du fait de la faiblesse des infrastructures d'évacuation d'eau existantes. Il semble en effet nécessaire de placer davantage de drains. Une seule route principale existe, la route côtière, assez étroite, qui traverse les villages, des villages-rue donc, présentant une rangée de maisons côté mer lorsque la bande de terre est suffisamment large entre mer et route, et deux à trois rangées de maisons, qui montrent parfois un dénuement certain des familles (cases en tôles) de l'autre côté de la voie. Cette partie du littoral est peuplée de personnes vivant surtout de la pêche traditionnelle à la ligne et au casier dans le lagon, ou d'emplois dans les usines textiles.

D'une manière générale, on note l'absence de services dans cette zone : il n'existe ni bureau de poste, ni local administratif (de type bureau d'Etat civil), ni centre médical, ni station service dans ces villages que les touristes (en chemin entre Mahébourg et Trou d'Eau Douce) ne font que traverser.

On peut néanmoins distinguer le secteur qui va de Grande Rivière Sud-Est à Pointe du Diable d'une part, qui entre dans la zone d'influence de Flacq, et celui qui s'étend de Pointe du Diable à Mahébourg, davantage tourné vers ce dernier et qui présente des atouts touristiques avec les Domaines du Chasseur et de l'Ylang Ylang (domaines dont les propriétaires essaient de développer l'éco-tourisme), et avec les ruines, en particulier celles datant de l'époque hollandaise, de Grand Port.

Mahébourg, Pointe d'Esny et Blue Bay

Cette zone dynamique est à la fois commerçante – grâce à la présence de Mahébourg qui, bien que de taille modeste (16 300 habitants) rassemble tous les principaux services du littoral sud-est – et touristique, à Pointe d'Esny et Blue Bay, l'un ali-

6. Entretien avec T.L., « transporteur » et restaurateur à Trou d'Eau Douce.

mentant l'autre, comme en témoigne le projet de construction d'un centre commercial en front de mer, dit Waterfront (présenté en deuxième partie), qui n'aurait sans doute pas été décidé sans la présence de l'activité touristique, elle-même diverse (hôtellerie et campements). Cette zone est aussi caractérisée par la présence de l'activité d'extraction de sable corallien et par l'importance de la pêche (on estime à 700 le nombre de pêcheurs de Ville Noire, au nord de Mahébourg, à la Cité La Chaux, au sud (*photo 4*). Depuis les années soixante-dix, les zones de pêche se restreignent, et les prises diminuent, du fait du développement touristique et de l'extraction.

Les îlots

Ils constituent un ensemble géographique et écologique à part entière. Il s'agit principalement, du nord au sud, de l'Île aux Cerfs, l'Île au Phare, l'Île de la Passe, l'Île aux Aigrettes, et l'Île aux Deux Cocos à Blue Bay (*photo 5*).

Aucune n'est pour l'instant habitée, mais elles font toute l'objet d'une fréquentation touristique sous des formes différentes. L'Île aux Cerfs (51 ha) a été aménagée pour la pratique des loisirs de plage et accueille environ 600 personnes par jour. La pratique de la visite des Îles au Phare, de la Passe et des Deux Cocos, ainsi que l'organisation de pique-niques, est beaucoup moins officielle, mais néanmoins rentable, en particulier pour les habitants de la zone touristique de Pointe d'Esny et Blue Bay. De petits opérateurs non déclarés allient la pêche (à la langouste sur le récif, et au fusil dans le lagon) et l'organisation de repas sur les îles pour les touristes, repas au cours desquels est grillé précisément le produit de la pêche. Une personne nous disait pouvoir gagner jusqu'à 10 000 roupies par jour en emmenant un groupe de 15 personnes à l'Île aux Cerfs, et environ la moitié pour un pique-nique organisé sur l'Île aux Deux Cocos. Quand on sait qu'un « boatman » dans un hôtel gagne environ 5 000 roupies par mois, on mesure le caractère très rémunérateur des pratiques du « tourisme informel ».

Enfin, l'Île aux Aigrettes, île corallienne qui constitue un écosystème unique, a le statut de réserve naturelle, et l'accès y est limité. Seulement de petits groupes accompagnés de guides sont accueillis, occasionnellement, pour une visite de l'île.

Les îlots ont donc des vocations différentes, mais méritent de faire l'objet d'une réflexion et de prescriptions communes. En effet, on peut s'interroger sur la cohérence des politiques mises en oeuvre par les autorités, en particulier en ce qui concerne le projet de construction d'hôtel sur l'Île aux Deux Cocos, alors que le lagon avoisinant a le statut de parc marin.

A partir de ce découpage en quatre zones aux caractéristiques géographiques et économiques différentes, on peut établir une typologie ayant pour critère le niveau de développement des activités touristiques.

Des niveaux de développement touristique différents

On peut donner des éléments de typologie, de manière succincte ici, mais qui pourraient être développés dans le cadre de futures recherches pour une observation de l'ensemble du littoral mauricien.

Les espaces où le tourisme est développé

Il s'agit des zones de Pointe d'Esny et Blue Bay d'une part, et Trou d'Eau Douce d'autre part, dont on a exposé les formes de développement touristique plus haut. Il convient néanmoins d'insister sur la spécificité de la première zone qui fonctionne en étroite relation avec Mahébourg, tandis que la deuxième se développe grâce à la proximité de l'Île aux Cerfs mais aussi du secteur très touristique de Belle Mare. Mahébourg et sa zone touristique sont en quelque sorte « isolés » dans la géographie du tourisme de Maurice, et l'on peut parler ici de « micro-région » touristique.

Les espaces délaissés

Les villages qui s'égrènent le long du lit-

toral entre Ville Noire (juste au nord de Mahébourg) et Trou d'Eau Douce ne bénéficient pas du développement touristique. On peut néanmoins distinguer deux parties :

- de Ville Noire à Pointe du Diable, le littoral dispose d'atouts pour un éventuel développement touristique, en particulier à Vieux Grand Port avec les ruines des anciens édifices hollandais. En outre, les domaines évoqués plus haut montrent qu'il existe un potentiel en matière d'éco-tourisme. Mais pour l'instant prédomine, au sein de la population locale, un sentiment d'exclusion, notamment par rapport au développement touristique qui se produit au sud de Mahébourg ;
- de Pointe du Diable à Trou d'Eau Douce, les chances de développement touristique sont très limitées, sauf peut-être à Grande Rivière Sud-Est, peu éloignée de l'Île aux Cerfs.

En tout état de cause, développer le tourisme dans des villages ne disposant pas de belles plages et où la création d'un minimum de services n'est pas assurée semble une gageure...

Les espaces convoités

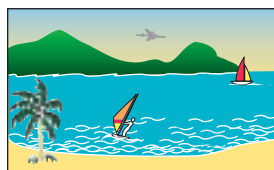
Les îlots, qui font figure d'espaces encore vierges, sont, pour certains, convoités par les promoteurs touristiques. Ceci s'explique par le fait qu'il est difficile de trouver un site disponible sur le littoral pour la construction d'un hôtel. Mais il y a plus : il semble que l'image « d'île dans l'île » qu'aurait un équipement réalisé sur un îlot puisse s'ajouter à celle de dépaysement et d'exotisme de la destination mauricienne. Il suffit de voir déjà à ce titre tout l'intérêt du parti d'aménagement choisi pour la réalisation du Touessrok. Cet hôtel est en partie construit

sur un banc de sable proche du rivage, et il est fréquemment cité, certainement du fait de cette implantation, comme le plus bel hôtel de l'île (*photo 6*). Les promoteurs touristiques se montrent très soucieux de ces questions « d'image » des équipements touristiques, et ces préoccupations de « marketing » en quelque sorte ont des conséquences sur le choix des sites aménagés.

Les îlots ont aussi une force symbolique au sens où les mauriciens ont de plus en plus tendance à les considérer comme des espaces de loisirs et de liberté, et comme faisant partie du « patrimoine ». Ce terme revient souvent dans les articles de presse critiquant les projets de développement touristique sur les îlots.

CETTE PREMIÈRE PARTIE, conçue comme une sorte de photographie du littoral, de la côte sud-est en particulier, a tenté de décrypter les nuances géographiques et sociales pour mieux comprendre les enjeux liés à l'occupation de l'espace littoral, et les rivalités et interactions à l'œuvre. Il s'agissait donc d'une analyse non seulement du niveau de développement atteint par le tourisme mais aussi des répercussions de ce dernier dans une optique de gestion intégrée de la zone côtière.

Il convient à présent de voir comment la situation actuelle peut évoluer. Pour ce faire, l'étude de projets actuels d'aménagement touchant plus ou moins directement au tourisme permettra d'évaluer le manque de règles communes d'aménagement du territoire, de directives émanant des autorités, défaillance déjà pressentie en première partie, et qui handicaperait encore davantage l'évolution vers une gestion intégrée de la zone.



Chapitre 2 • Les projets d'aménagement : quels choix de développement ?

AFIN DE MESURER les perspectives de développement touristique du sud-est, nous avons choisi de nous informer, à travers la presse notamment, des projets de développement touristique touchant cette zone. Par ailleurs, la rencontre avec les investisseurs privés à l'origine de ces projets, envisagés ou en cours de réalisation a été doublée par des entretiens avec des membres des administrations centrales et territoriales, ce afin d'obtenir des informations les plus complètes possibles sur les aménagements éventuels. Il convient de présenter les résultats de ces recherches et de mesurer la conformité des projets avec les directives nationales, cette dernière n'étant pas toujours assurée.

Il fallait également connaître la réaction de la population locale à ces projets, ainsi que celle des associations, en particulier des Organisations non gouvernementales de protection de l'environnement, assez actives à Maurice, et attentives aux initiatives des investisseurs du secteur touristique.

Les projets présentés ici sont plus ou moins directement touristiques et méritent attention car leur réalisation pourrait avoir des conséquences d'ordre écologique, mais aussi économique et social, et pose un problème de respect des normes d'aménagement.

La question est de savoir si le tourisme balnéaire peut encore être renforcé sur le littoral sud-est et comment de nouvelles formes d'aménagement touristique plus « naturelles » et « culturelles » spécifiques à ce secteur de l'île pourraient être développées. Puis, la présentation de deux projets concernant les îlots, jusqu'ici relativement préservés, permettra d'aborder deux problèmes essentiels pour l'avenir du littoral : il s'agit de l'écart entre les prescriptions d'aménagement et les réalités de ce dernier, et de la montée du sentiment de frustration des mauriciens par rapport aux plages, lequel se transforme en mouvements de protestation autour des projets. Enfin, nous verrons comment la zone urbaine et aéroportuaire de Mahébourg pourrait, grâce à la réalisation notamment du Waterfront, devenir un pôle de développement touristique.

LE LITTORAL À SATURATION ?

Les perspectives de développement hôtelier

Les « bons sites » pour le tourisme balnéaire excluent les zones de mangrove, les parties rocheuses du littoral ainsi que les plages trop étroites. Ainsi, du fait

de ses caractéristiques physiques, le littoral sud-est n'est pas le plus propice à la création d'infrastructures hôtelières. Il semble que tous les espaces disponibles et convenables pour la réalisation d'un hôtel, c'est-à-dire présentant une surface conséquente et disposant d'une plage de sable sur le lagon, soient déjà aménagés. En effet, le linéaire côtier de Trou d'Eau Douce, Pointe d'Esny et Blue Bay est fortement occupé par les campements. Selon M. Patel, de Beachcomber¹, il n'est plus possible de trouver de l'espace en suffisance pour un hôtel, comme le groupe en dispose au Shandrani (40 ha). En outre, un beau campement en bord de mer à Pointe d'Esny peut valoir jusqu'à 5 millions de francs. Donc même les plus gros hôteliers ne se lancent pas dans de telles acquisitions, et Beachcomber a choisi plutôt de construire 100 chambres supplémentaires au Shandrani, ce qui amènera ce complexe à 280 chambres, et le parc immobilier du groupe à environ 1500 chambres.

Si dans le sud-est, le développement hôtelier se trouve réduit à une augmentation, sans extension de leur emprise foncière, de la capacité des hôtels existants, il a, sur d'autres littoraux de Maurice, en particulier dans l'ouest, encore de beaux jours devant lui. On peut en effet évoquer quelques projets de construction, dont certains, comme l'hôtel Trochétia au Morne, sont pharaoniques ! En effet, un hôtel de 250 chambres devrait être réalisé prochainement par un groupe de promoteurs allemands sur un des flancs de la montagne du Morne. Le projet ne prévoit rien moins que la création de treize piscines et un golf de 24 trous, dans un site qui est encore sauvage et qui est le seul endroit de l'île où pousse encore cette fleur endémique, le trochétia, dont l'hôtel, ironie du sort, portera le nom.

Le *tableau 6* rassemble les données que nous avons pu recueillir auprès de l'un des fonctionnaires du ministère du Tourisme. Il n'est pas exhaustif car la personne interrogée travaille essentiellement sur le littoral

ouest, et donc certainement lacunaire pour ce qui est des projets dans le nord et le nord-est. En outre, ce tableau ne recense pas les projets de créations de petites structures d'hébergements. Pour ce qui est du sud-est, aucun autre de nos interlocuteurs n'a évoqué la création possible d'un hôtel (de capacité moyenne) à Pointe Jérôme, soit juste avant la Croix du Sud, à l'emplacement actuel d'un centre sportif. Néanmoins ces données, qui ne font pas l'objet d'une large diffusion, sont précieuses et montrent que l'urbanisation du littoral ne va pas diminuer dans les années à venir.

Au total, au moins neuf hôtels de 100 chambres et plus seraient construits dans les trois prochaines années, représentant une capacité d'environ 1 600 chambres.

Du fait d'un tel développement, une question va continuer à se poser de manière aigüe : il s'agit de celle de la pérennité des plages publiques, et, à travers elle, étant donné les impacts du tourisme, du problème de définition d'un seuil de développement à ne pas dépasser.

Quid des plages publiques ?

En juin 1996, le gouvernement prévoyait de décréter vingt nouvelles plages publiques afin de porter le nombre de ces dernières à 96. Mais, parmi les nouveaux sites choisis, beaucoup ne sont en réalité pas propices à la baignade ou à la fréquentation par un grand nombre de personnes. Ainsi, certaines de ces plages sont en fait des accès à la mer par des débarcadères (Grand-Gaube), par des falaises (Le Souffleur, au sud de l'île), par des plages boueuses (La Gaulette, Case Noyale), par un quai en bord de rivière (Le Batelage, Grande Rivière Sud Est), ou donnent sur une mer polluée (Bain des Dames)².

En outre, le ministère « des terres » (MHL), n'est pas vraiment en mesure de dresser une liste exhaustive des plages publiques, tous ces lieux n'ayant pas obtenu le statut de plage publique, alors que beau-

1. Entretien avec S.P., directeur de la communication du groupe Beachcomber.

2. Cf. *Le Mauricien* du 29 mars 1999.

Tableau 6 - Projets de réalisation d'hôtels à l'horizon 2002

Zone côtière	Localité	Nature du projet
Nord	Balaclava	Hôtel le Saga : 152 chambres
	Balaclava	Hôtel Obéroï : environ 100 chambres
	Balaclava	Hôtel Hyat : 251 chambres
Nord-est	Pointe aux Roches	Saint-Felix Resorts : 210 chambres environ (permis non accordé pour l'instant)
Ouest	Albion	Centre de thalassothérapie : 150 chambres environ. Ouverture possible en 2002.
	Wolmar	Hilton : 200 chambres. Ouverture en 2001.
	Wolmar	Ocean Gardens Resort : 200 chambres. Ouverture prévue en 2002.
	Le Morne	Hôtel Trochétia : 249 chambres, golf de 24 trous, 13 piscines. Ouverture prévue en 2001.
Sud-est	Pointe Jérôme	Thalassa Holiday Resorts : 100 chambres environ.
	Blue Bay, Ile Deux Cocos	Les Folies : 100 chambres environ. Ouverture possible en 2002.

Source : Enquête, 1999

coup d'entre eux sont convoités pour la réalisation de projets hôteliers. Certaines plages ont d'ailleurs déjà été « sacrifiées », à l'image de la plage de Wolmar, dans l'ouest, qui sera celle de l'hôtel Hilton, ou de celle du Morne près de l'ancien four à chaux, que se disputent un certain nombre de promoteurs.

Face à cette situation, les investisseurs du secteur touristique ont des réactions assez contrastées. Le groupe Beachcomber estime qu'il est temps de réunir des « assises du littoral » afin de fixer de réels principes d'équilibre entre développement hôtelier et plages publiques, et plus généralement, entre politique des loisirs et du tourisme, et gestion du patrimoine naturel littoral³. Selon M. Oodiah, sociologue du groupe Beachcomber, « il faut trouver un équilibre entre les besoins balnéaires de la population, qui ne feront qu'augmenter, et les exigences du tourisme international. Or, on est toujours en panne de solutions durables efficaces ». Convierait-il ou pas de fixer un seuil de tolérance ? Le ministère du Tourisme parle d'un maximum de 700 000 touristes par

an⁴. Cependant, les ministères concernés par le développement touristique ont autorisé la création dans les prochaines années des hôtels cités plus haut, ce qui pourrait conduire à un dépassement de ce seuil.

Si un grand groupe comme Beachcomber commence à se soucier des répercussions à long terme du tourisme, cette attitude cache aussi la volonté de la chaîne de maintenir sa position, très forte, dans le secteur touristique. Un certain nombre de promoteurs, dont les sociétés sont en plein essor grâce aux nouvelles réalisations d'hôtels, se montrent beaucoup moins scrupuleux quant aux impacts environnementaux et sociaux du tourisme. C'est le cas par exemple du groupe Naiades Resorts qui détient déjà les Pavillons au Morne, l'hôtel Beau Rivage, qui vient d'être construit, à Belle Mare, le Tropical à Trou d'Eau Douce, et qui réalisera un hôtel sur l'île aux Deux Cocos de Blue Bay. Le directeur, P. Hardy, exprime un tout autre point de vue que M. Oodiah⁵ au sujet des plages publiques. Ces dernières ne lui paraissent pas insuffisantes mais plutôt mal

3. Cf. *Le Mauricien* du 29 mars 1999.

4. Ce seuil a été proposé en 1997 au gouvernement dans une étude par le cabinet de consultants KPMG.

5. Interview de P. Hardy dans *Business Magazine* du 14 au 20 avril 1999.

entretenues et mal aménagées. M. Hardy entend donc aider l'Etat dans sa charge d'entretien mais prône en même temps la privatisation des plages devant les hôtels et la densification des sites hôteliers.

Les gros promoteurs hôteliers aident pratiquement tous financièrement l'Etat dans sa charge d'entretien des plages publiques. Cependant, cette situation est un peu malsaine, et a pour conséquence de rendre possible une forme de donnant-donnant : le promoteur aide l'Etat dans sa mission en faveur des loisirs des mauriciens, et ce dernier se montre plus indulgent vis à vis des autorisations d'aménagement touristique.

Dans un tel contexte de manque de fixation de normes et de seuil de développement par les autorités, l'initiative de Beachcomber de réunir des assises du littoral n'est donc pas inintéressante. Il apparaît en effet urgent de ne pas oublier un enjeu : celui du maintien des écosystèmes marins et de se diriger vers ce que M. Oodiah appelle « une gestion efficace de l'or bleu », afin qu'équilibre entre préservation et développement puisse être trouvé.

Il semble donc que la tendance soit à une saturation d'une partie de l'espace littoral par le développement du tourisme et des loisirs des mauriciens. Devant cette pression accrue du tourisme balnéaire, le développement de produits touristiques permettant une diversification du secteur tout en n'impliquant pas une forte pression sur les sites littoraux, serait un atout incontestable. Le littoral sud-est en particulier dispose de potentiels pouvant laisser espérer le développement du tourisme vert et du tourisme culturel.

Potentiels du sud-est de développement d'un tourisme alternatif

Un possible développement de l'éco-tourisme ?

Un tourisme tourné vers la découverte de la nature « terrestre » pourrait trouver à se

développer. En effet, pour l'heure, mis à part les loisirs de plage et l'animation culturelle (séga, gastronomie), les activités touristiques se déroulent en grande partie sur les lagons et « vivent » de la qualité des paysages (balades en mer) et de la productivité des milieux naturels marins : c'est le cas en particulier de la plongée en apnée et sous-marine ainsi que de la pêche sportive.

Les autorités et les opérateurs espèrent développer des créneaux liés aux espaces naturels tels que le parc national des Gorges de la Rivière Noire dans le sud-ouest, ou les îlots autour de Maurice. Plusieurs initiatives de conservation de ces ressources sont en cours. Ainsi, l'île aux Aigrettes, face à l'hôtel La Croix du Sud, qui a le statut de réserve naturelle, a déjà été largement replantée ces dernières années en essences endémiques (bois d'ébène, bois bœuf, bois chandelle) par les membres de l'association Mauritius Wildlife Fund. De petits groupes de visiteurs sont accueillis sur l'île, et peuvent parcourir un sentier de découverte et visiter une petite maison contenant une exposition de présentation de l'île et des principales espèces qui s'y trouvent.

Mais beaucoup reste à faire pour que les réserves naturelles deviennent de véritables « produits touristiques » du type des parcs naturels qui existent en France par exemple.

Des domaines privés se sont orientés vers le développement de produits éco-touristiques : il s'agit du Domaine du chasseur et du Domaine de l'Ylang Ylang à Anse Jonchée. Le premier, d'une étendue de 900 hectares environ, dont la majorité est couverte de forêt et constitue une réserve de chasse, tandis que le reste est en partie voué à la culture de l'ananas, dispose de deux restaurants (150 couverts) et de quatre chambres à louer, et emploie 60 personnes, dont quatre guides qui organisent des balades (trekking et promenades en véhicules 4X4) (*photo 7*). Tous les jours, un groupe amené par un tour-opérateur est accueilli⁶. Ce type de visite offre une complémentarité intéressante avec le tourisme balnéaire. En outre, un effort est fait

6. Entretien avec la propriétaire du domaine.

pour la sensibilisation des visiteurs aux richesses naturelles, en particulier au domaine de l'Ylang Ylang. Ce dernier se partage également entre forêt et plantation d'ylang (*photos 8 et 9*), a son restaurant, et il est possible pour les touristes d'assister au mode de fabrication de l'huile essentielle d'ylangs (très chère et utilisée en aromathérapie) à partir des fleurs.

Cependant, il n'existe pas de réelles perspectives d'augmentation des hébergements sur ces sites dont la vocation première reste agricole. En outre, ces deux domaines sont de grandes propriétés, et la marge de manœuvre pour la création de structures de ce type, même de taille plus modeste, est faible du point de vue foncier sur le littoral. Or, ce qui fait le charme de ces sites est en grande partie la vue plongeante qu'ils offrent sur le lagon du sud-est.

Selon le directeur d'un tour-opérateur mauricien (M. Rogers, Mautourco), les circuits incluant une visite d'une journée aux domaines du Chasseur et de l'Ylang-Ylang sont assez difficiles à vendre car ces derniers sont éloignés des grands pôles touristiques où se concentre, dans les hôtels, la plus grande partie de la clientèle.

On peut penser que l'éco-tourisme a quelques perspectives de développement avec la croissance du tourisme « d'incitative ». Ce dernier concerne des personnes auxquelles leur entreprise a payé un séjour à Maurice. Pour ce genre de clients, comme pour ceux des « éductours », lesquels sont des opérateurs étrangers du tourisme venus tester les produits mauriciens, les hôtels et les tours-opérateurs s'efforcent de concocter des programmes sur mesure originaux : organisation de jeux de piste, de régates à la voile. Mais ce type de clientèle est encore réduite.

Il semble donc qu'un nouveau tourisme soit à définir, voire à inventer, évidemment moins rentable que le tourisme balnéaire, mais ne supposant pas les mêmes structures ni les mêmes produits. Une autre piste intéressante pour la diversification du tourisme littoral mauricien est celle du tourisme culturel.

La prise en compte de la richesse patrimoniale de la région

La commémoration des 400 ans de l'arrivée des Hollandais à Maurice en 1998 semble avoir incité le gouvernement à agir dans le domaine de la restauration du patrimoine. En effet, le musée de Mahébourg est en cours de rénovation, et des accès au site du fort F. Hendriks à Grand Port, ainsi qu'un local d'exposition, sont aménagés. Ces actions sont importantes, même si elles ont des répercussions économiques pour l'instant nulles, car elles sont le signe d'une prise de conscience du caractère unique de cette côte.

■ *La remise en valeur du patrimoine de Grand-Port*

En juillet 1997, des fouilles menées par un archéologue Hollandais sur le fort Frederik Hendriks, caserne portant le nom du Hollandais qui l'avait faite construire au début du XVII^e siècle pour y loger avec ses hommes, permirent l'exhumation de quelques objets d'époque. Le Comité National de Célébration de l'anniversaire de l'arrivée des Hollandais décida de classer le fort, détruit puis reconstruit par les Français au XVIII^e siècle, et aujourd'hui à l'état de ruine. La construction d'un bâtiment à proximité des ruines, qui abritera les objets découverts ainsi qu'une exposition permanente sur la période hollandaise, a démarré peu avant la visite du prince Maurits des Pays-Bas en septembre 1998. Depuis, un chemin entourant le fort a été aménagé ainsi que de petits kiosques pour le public (*photos 10 et 11*).

Il semble donc qu'une volonté de développer le tourisme culturel se fasse jour, mais des efforts de concertation avec la population locale restent à faire de la part des autorités. En effet, un *Plan de réhabilitation des ruines de Vieux Grand-Port*, a été réalisé par le Ministère des Arts et de la Culture⁷, et les membres du conseil de village disent qu'ils auraient souhaité participer aux discussions sur leur patrimoine. Selon l'article, les villa-

7. Cf. Article du *Mauricien* du 17 octobre 1998 intitulé « Quatre siècles d'histoire ».

geois n'étaient même pas informés des travaux de fouilles menés, pas plus que du projet de rénovation du site. Pourtant, la population locale parle toujours de la caserne, la boulangerie et la poudrière – aujourd'hui fort endommagées, et qui font partie des six sites choisis dans le plan de réhabilitation- comme s'ils étaient toujours en service. La mémoire est donc encore vive, même chez une population plutôt pauvre et peu instruite, et beaucoup connaissent aussi d'autres lieux moins accessibles comme les « 102 marches », construites par les Britanniques durant la deuxième guerre mondiale sur le flanc de la Montagne du Lion pour parvenir à un poste d'observation dominant tout le lagon du sud-est. Certains villageois savent aussi indiquer avec précision où se trouve la « Salle d'Armes », petite grotte au lieu-dit « Treize cantons », au nord de Grand Port, où les Français venaient au XVIII^e siècle se livrer à des duels à l'épée, dans un endroit caché, les duels étant alors interdits par le roi (*photo 12*).

Le littoral sud-est est le seul à Maurice à bénéficier d'une telle richesse patrimoniale, et il semble possible de valoriser ces atouts par l'organisation de visites des sites historiques, lesquelles pourraient être menées par les villageois les plus « connaisseurs » du patrimoine. De telles initiatives seraient une source de fierté pour la population locale qui observe avec une certaine amertume le développement de la zone située au sud de Mahébourg.

■ *Le patrimoine de Mahébourg*

Mahébourg, fondée par le général De-caen, « gouverneur des Îles de France et de Bourbon » (autrement dit de Maurice et de la Réunion), en 1806, et construite selon une trame carrée de 600 mètres de côté, possède encore quelques petites maisons « créoles » anciennes, souvent en mauvais état (*photo 13*), au milieu de blocs de béton totalement inesthétiques.

Actuellement, le seul projet de rénovation de taille déjà réalisé en 1998 et 1999 (bien

que le site ne soit pas encore réouvert au public) a concerné le musée, beau bâtiment du XVIII^e siècle (*photo 14*). La remise en état et la réorganisation des salles autour de thèmes devraient permettre d'augmenter le nombre de visiteurs. Ce dernier était de 80 000 par an avant la fermeture du musée pour travaux, dont une moitié de touristes étrangers⁸. Une salle sera consacrée à la période hollandaise, une à la période française (naufrage du Saint-Géran, illustrations sur la vie de Mahé de la Bourdonnais et à partir du récit de Paul et Virginie par exemple), une autre à la bataille de Grand-Port entre Français et Anglais en 1810 (victoire française figurant sur l'Arc de Triomphe à Paris). Une place plus grande qu'auparavant sera accordée à l'esclavage et au « coolie trade », montrant la vocation à la fois touristique du musée pour les étrangers, mais aussi patrimoniale pour les mauriciens. En effet, à Maurice, l'essentiel de ce qui est perçu comme patrimoine est constitué d'édifices religieux. Le musée est particulièrement important car il est le seul lieu à même de rassembler tout le public mauricien, sans distinction de religions. Du point de vue touristique, la visite du musée était souvent inscrite (avant les travaux) au programme des excursions organisées dans le sud-est par les tour-opérateurs. Mautourco par exemple propose des circuits les lundis (jours de foire à Mahébourg) incluant la visite du musée, et du cimetière de la ville (très ancien et en bord de mer). Mais dans l'ensemble, la plupart des excursions, organisées depuis le nord et l'ouest de l'île, n'atteignent pas vraiment cette côte sud-est.

La découverte de la côte par bateau est une pratique plus développée, ou, plus précisément, les touristes empruntent des bateaux (grands catamarans du Shandrani et de la Croix du Sud, et bateaux à moteurs) pour aller de Blue Bay à l'Île aux Cerfs, puis à Trou d'Eau Douce, ou l'inverse, ce qui leur donne l'occasion de longer le littoral. Ces retombées économiques pour les villages côtiers sont nulles.

8. Entretien avec le restaurateur des oeuvres des musées de Port-Louis et de Mahébourg.

Au total, en matière de tourisme vert et de tourisme culturel, dont le développement est encore embryonnaire, cette côte détient un potentiel unique à Maurice. Même dans le cas d'un renforcement de l'éco-tourisme, les retombées économiques seraient bien moindres que dans l'hôtellerie, et ce renforcement nécessiterait d'autres savoir-faire et connaissances (adaptation à un public curieux), et impliquerait d'une part une surveillance stricte des sites pour veiller à ce qu'ils ne soient pas dégradés, et d'autre part une fixation de seuils de fréquentation.

Le tourisme balnéaire restera le plus attractif à Maurice, mais il sera utile, afin de maintenir une position de force par rapport à d'autres destinations de l'Océan Indien et du monde, de jouer la carte de la préservation de la nature (carte jouée par les Seychelles), et de continuer à donner l'image d'une société multi-culturelle en s'appuyant davantage sur le patrimoine historique.

D'autres pratiques touristiques que celles uniquement liées à la plage semblent possibles sur le littoral. Mais si la côte sud-est n'offre plus beaucoup de sites propices à la construction d'hôtels, les promoteurs touristiques ne boudent pas pour autant cette région. Ils ont choisi de s'intéresser aux îlots, ce qui provoque des réactions de protestation sans précédent parmi les Mauriciens.

LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES ÎLOTS

L'avenir du développement touristique est-il sur les îlots ? L'hôtel qui devrait être construit sur l'Île aux Deux Cocos à Blue Bay, ainsi que la création d'un golf sur l'Île aux Cerfs envisagée par Sun International posent question : les aménagements ne se feraient-ils pas dans l'irrespect des règles d'aménagement, elles même insuffisantes ? N'est-il pas temps d'allouer et d'entretenir des sites de plages publiques en suffisance et de qualité en réponse au développement des pratiques de loisirs des mauriciens, faute de quoi des conflits pouvant nuire au dévelop-

pement touristique lui-même pourraient bien se développer ?

La question des impacts environnementaux et sociaux (en particulier à long terme) ne semble encore une fois pas réellement prise en compte dans les choix de développement effectués.

L'hôtel sur l'Île aux Deux Cocos

Ce cas offre l'exemple d'un outil d'évaluation, l'EIA en l'occurrence (étude d'impact sur l'environnement), qui n'atteint pas son but, et de la mobilisation croissante de la population locale pour le respect des sites littoraux.

Le site et le projet

Il s'agit d'un projet d'hôtel luxueux sur le petit îlot (4 ha) situé dans le parc marin de Blue Bay et très proche de la côte.

A Blue Bay, les ressources côtières et marines sont encore très importantes, et les fonds marins sont parmi les plus beaux du lagon mauricien. Mais une forte pression s'exerce déjà sur l'environnement, du fait de la présence des hôtels, (Shandrani et Blue Lagoon), des campements de Pointe d'Esny, du morcellement, de la pratique du ski nautique, de la circulation des bateaux, et de la forte fréquentation de la plage publique. Dans ce contexte, l'Île aux Deux Cocos, couverte de filaos et d'une petite maison, fait figure d'espace préservé et tranquille où mauriciens et petits groupes de touristes organisent des pique-niques.

En 1990, un premier projet de 75 suites (équivalant à 150 chambres) avait obtenu un permis de développement, le promoteur ayant loué à bail l'île. Il fut abandonné puis repris par une autre société (Naiades Resorts). Entre temps, la procédure d'EIA était devenue obligatoire (loi de 1991 sur l'environnement). Naiades soumet donc un nouveau projet, et la « licence d'EIA » lui est refusée. En 1997, cette société fait appel de la décision ministérielle. Après quatre auditions (la dernière ayant eu lieu en janvier 1999), le State Law Office décide d'accorder son feu vert au premier projet, avec

comme argument que le permis de développement est toujours valable !

Contradictions et impacts

La décision finale ne tient pas compte des principes édictés par le gouvernement (notamment dans le *NPPD*) en matière de gestion des îlots. Ces principes sont les suivants : la préservation et la restauration de l'environnement des îlots, et la restriction de la possibilité de les louer à bail.

A priori, le nouveau projet aurait eu moins d'impacts que l'ancien sur le milieu naturel puisqu'il prévoyait moins de chambres (130 chambres), moins étalées sur la surface de l'îlot, avec une base d'opérations côté terre (Blue Bay), et beaucoup plus d'attention accordée à la réalisation des réseaux (accès, eaux usées, électricité).

En tout état de cause, l'implantation d'un hôtel sur cet îlot est contestable du point de vue environnemental car elle présente des risques de déversement d'eaux usées s'il y a le moindre problème de maintenance à l'hôtel, et des risques de surfréquentation du plan d'eau par les bateaux, provoquant pollution de l'eau, nuisances sonores et danger pour les baigneurs.

Cette situation aura un effet direct sur la pollution du lagon et la destruction de la vie sous-marine, montrant que la décision d'autoriser la construction de l'hôtel entre également en contradiction avec la loi de protection du parc marin de Blue Bay de 1997. En outre, la construction des chambres, très proche de l'eau, provoquera certainement des problèmes d'érosion sur l'île.

A cela s'ajoute l'impact socio-économique, en particulier à l'encontre des pêcheurs du secteur, ainsi que de ceux qui vivent des pique-niques qu'ils organisent sur l'île pour des touristes rencontrés sur la plage. Ces opérateurs du secteur touristique « informel » trouveront peut-être à se faire embaucher à l'hôtel.

La réaction de la population

La mobilisation contre le projet a pris différentes formes. Signalons d'abord les réunions organisées par des habitants de Blue Bay, ces derniers (principalement des propriétaires de campements résidant en permanence à Pointe d'Esny et Blue Bay) craignant des nuisances supplémentaires, mais aussi des effets irréversibles sur l'environnement marin. Une manifestation a également rassemblé, en janvier 1999, ces personnes ainsi que des pêcheurs qui estiment qu'il leur sera de plus en plus difficile d'accéder aux sites de pêche derrière l'île, et que la ressource va diminuer.

Il est intéressant de noter que cette manifestation a été décidée par le Mouvement Républicain. Ce dernier est un parti politique récent, intervenant principalement dans les cas de « mise en danger » et de privatisation à des fins touristiques de l'environnement littoral. Il répond ainsi, parfois de manière assez opportuniste, à l'aspiration populaire d'accès au littoral et de préservation de ce dernier.

Des articles dans la presse, rédigés principalement par des associations de protection de l'environnement, comme la MMCS⁹, ont dénoncé la coquille vide que constitue le statut de « parc marin », puisqu'aucun moyen n'a été accordé pour que des experts évaluent la santé des formations coralliennes, ni pour que du personnel veille à la préservation du milieu.

Des expertises montrent également les insuffisances de la procédure d'EIA.

Les manques de l'outil d'étude d'impact sur l'environnement (EIA)

D'après l'Environment Protection Act (1991), les projets de développement côtiers comme « le développement des zones de marécages, la création d'îlots, l'enlèvement de sable, de coraux, de roches ou de végétation naturelle sur la côte, le concassage, l'exploitation du sable, le dragage du lagon, le

9. MMCS : Mauritius Marine Conservation Society, ONG de protection de l'environnement marin.

changement de la configuration du lagon, la modification de la côte, les marinas, la construction de jetées, la construction de ports de pêche, la construction de stations d'épuration des eaux usées (pour les hôtels de plus de 75 chambres), et la construction d'hôtels de plus de 20 chambres » nécessitent désormais la réalisation d'une étude d'impact environnementale. Cette étude doit permettre de limiter les risques de pollution et de prendre les mesures nécessaires pour une gestion durable de l'environnement.

Cependant, de nombreuses insuffisances ont pu être relevées, par un groupe d'experts britanniques, sur le contenu des EIA¹⁰. On peut citer les suivantes :

- la liste des projets soumis à EIA n'est pas assez détaillée : en effet, la nature, la taille et la localisation du projet ne sont pas prises en compte. Or ces éléments peuvent changer radicalement le niveau d'impact des équipements réalisés ;
- il n'existe pas de document cadre pour chaque type de projet définissant les critères et normes d'application de la procédure. Le consultant n'est donc pas lié sur le contenu et analyse seulement ce qu'il maîtrise ;
- le diagnostic est généralement faible et réalisé par une personne et non par une équipe pluri-disciplinaire : il s'agit plutôt d'une description de l'état actuel de l'environnement, seulement physique dans la plupart des cas, rarement socio-économique, accompagnée de données chiffrées non interprétées. Des solutions alternatives à l'option d'aménagement exposée ne sont presque jamais proposées, et les études ne concluent jamais à la non faisabilité du fait que c'est le demandeur lui-même qui paie l'étude ;
- l'administration manque de données, de compétences et de ressources humaines pour prendre justement position sur les résultats des expertises, et elle n'audition-

ne pas le demandeur (ou son consultant). Elle manque également de moyens humains pour contrôler l'application des recommandations ;

- du point de vue de la consultation du public, la durée de cette dernière est très courte (15 jours), et il est interdit, pour un particulier, d'obtenir une copie du rapport. La décision du Ministère de l'Environnement n'est pas publiée, et il n'est donc pas possible de connaître le délai d'appel, ni les raisons qui motivent la décision finale.

Le cas du projet d'hôtel sur l'Île aux Deux Cocos s'avère finalement être une illustration du manque de réflexion à long terme qui caractérise les décisions prises en matière d'aménagement du territoire à Maurice, et de l'incohérence entre les prescriptions légales en matière d'environnement et les permis accordés par les autorités. Ce projet montre aussi l'insuffisance de la prise en compte du contexte écologique et social par les promoteurs touristiques, et l'absence de prévision dans des domaines autres que celui de la rentabilisation de l'équipement créé.

Un golf sur l'Île aux Cerfs ?

Le projet de golf sur l'Île aux Cerfs soumis par la Sun International a entraîné une vive protestation populaire car il a été perçu comme le signe d'une « privatisation » des plages, lesquelles seraient de moins en moins accessibles à la population au profit des infrastructures hôtelières.

Le site et le projet

Le groupe Sun International, propriétaire notamment de l'hôtel le Touessrok, envisage de réaliser un golf de 18 trous qui couvrirait 47 hectares des 51 hectares de l'île. Outre le parcours de golf, un « clubhouse »

10. Cf. l'article de l'*Express* du 01 février 1999 reprenant les idées du rapport *National environmental strategies for the next decade* rendu par ERS (Environmental resources management) au gouvernement en septembre 1998 ; voir également PRE-COI, SEACAM, *Programme de formation en évaluation environnementale dans le secteur du tourisme*, note sur Maurice, octobre 1998, 14 pages.

serait créé, abritant notamment un restaurant de 50 couverts, et un bassin pour l'irrigation du parcours serait creusé. L'eau douce proviendrait de l'île principale (de l'usine sucrière de Deep River-Beau Champ) via une conduite sous marine. 200 golfeurs pourraient être accueillis par jour, en plus des 600 visiteurs quotidiens de l'Île aux Cerfs qui se livrent à des loisirs balnéaires¹¹. La création du golf modifierait grandement le visage de l'île, aujourd'hui couverte de filaos. L'étude d'impact a été remise par le groupe Sun (locataire à bail de l'île jusqu'en 2004) au Ministère de l'Environnement le 26 août 1998. Dans les mois qui ont suivi, de vives protestations ont été émises par la population locale, mais aussi par des ONG et par des personnalités politiques.

Motivations de Sun International et contenu de l'EIA

A Maurice, il existe déjà, outre 6 golfs à 9 trous, deux golfs de 18 trous sur le littoral, au Paradis (hôtel Beachcomber du Morne) et au Belle Mare Plage. Le groupe Sun souhaite également disposer de cet équipement pour satisfaire les attentes de sa clientèle.

L'étude d'impact précise qu'il serait nécessaire de construire un « pipe line » de 3,6 km de long (dont 680 mètres sous la mer) depuis Deep River-Beau Champ afin d'irriguer le parcours¹². En outre, 223 000 m³ de sable corallien devraient être extraits pour les besoins de la construction de ce dernier, et 11 tonnes de fertilisants seraient utilisés par an pour son entretien. Le simple énoncé de ces données invite à supposer que le milieu marin environnant se trouverait dégradé par de telles actions.

En outre, les conditions fixées par le bail qui précisent que seules des jetées ou de petits kiosques peuvent être construits sur l'île ne sont pas respectées par l'étude d'impact qui prévoit la création d'un restaurant. L'interdiction, énoncée dans l'EIA, qui serait faite au public de circuler sur le green va

également à l'encontre de la clause du contrat de location précisant que le public est libre de parcourir l'île.

Forts de la constatation de ces irrégularités, les opposants au projet se sont mobilisés. La diversité de ces derniers et la réelle organisation des actions menées et de la médiatisation étaient sans précédent à Maurice pour une affaire de développement touristique, et mérite que l'on s'arrête sur les principaux groupes concernés.

Arguments et formes de riposte

Les opposants les plus directement menacés par la réalisation du projet sont les habitants de Trou d'Eau Douce, en particulier les petits opérateurs touristiques qui effectuent des navettes pour les touristes entre le village et l'île, ainsi que les pêcheurs. Le groupe Sun a pourtant précisé que le public pourrait continuer à accéder librement aux plages de l'île mais, selon M. Dardenne, qui emploie une cinquantaine de personnes pour les navettes¹³, « le groupe Sun cherche à se débarrasser des petits opérateurs qui travaillent sur l'Île aux Cerfs ». Du point de vue de Sun, ces derniers organisent souvent des pique-niques sur l'île, ce qui présente un danger d'incendie et nuit à l'image de tourisme de luxe cultivée par le groupe pour ses clients du Touessrok. M. Dardenne estime lui qu'il « n'empiète pas sur le territoire de Sun », sa clientèle n'étant pas la même puisque ses clients sont principalement des mauriciens et des « petits touristes ». La précision est intéressante car elle montre encore une fois qu'il existe deux publics touristiques à Maurice, comme nous avons vu qu'il existe deux types d'hébergement (les hôtels et les campements), entraînant des pratiques différentes. Un des enjeux du développement touristique du littoral est donc que puissent coexister ces publics et ces pratiques dans le respect maximal de l'environnement côtier et des autres activités.

11. Cf. article du *Mauricien week-end* du 27 septembre 1998.

12. Cf. article de l'Express du 31 octobre 1998.

13. Cf. article du *Sun* du 27 octobre 1998.

Or, le projet de golf semble préjudiciable aux pêcheurs. En effet, 45 pêcheurs à la ligne et au casier de Trou d'Eau Douce¹⁴ disent prendre leurs appâts (goëmons, petits crustacés) sur l'île aux Cerfs ou à ses abords immédiats. La boue de crabe et les goëmons en particulier ne se trouvent que dans un marécage au centre de l'île qui serait asséché si le projet de golf était réalisé. Déjà les pêcheurs s'étaient battus en vain contre la constitution d'une plage artificielle devant le Touessrok. En outre, l'accès à l'îlot Mangénie (voisin de l'île aux Cerfs) leur est aujourd'hui interdit. Il semble que le développement touristique présente des inconvénients économiques pour les pêcheurs, dont un affirme dans l'article cité en référence : « l'île aux Cerfs nous fait vivre, surtout en hiver lorsque la mer est rude dans l'est. Nous voulons qu'elle reste comme elle est ». La zone peut en effet rapporter 500 kg de poissons par an par pêcheur.

La protestation contre le projet a pris la forme d'une manifestation sur l'île aux Cerfs organisée par le Mouvement Républicain de M. Valayden. Trois mille personnes s'étaient rendues en masse, du nord et de l'est de Maurice, par bus affrétés spécialement par le MR ou par taxi (la General Taxi Owners Union soutenant le mouvement), à Trou d'Eau Douce le 25 octobre 1998 pour prendre le bateau et gagner l'île. Et M. Valayden de dire : « les produits (pesticides, fongicides) utilisés pour le golf pollueraient le lagon et contamineraient les plages. Si les touristes nous boudent, les mauriciens dépendant du tourisme deviendront des exclus(...). Nous ne sommes pas la Russie, ni l'Angleterre, mais une île minuscule. Ne tuons pas ce paradis¹⁵. »

La mobilisation qui a eu lieu montre le refus de la « privatisation » des plages jusqu'alors en libre accès, et la crainte des mauriciens face à des projets de développe-

ment qui leur semblent porter atteinte au patrimoine. Il est intéressant de noter l'importance symbolique des îlots pour la population, qui y voit, alors que l'île principale commence à être très urbanisée, des espaces à préserver, comme si s'opérait une sorte de sursaut parmi l'opinion publique vis à vis des impacts négatifs du développement touristique du littoral.

D'autres hommes politiques connus ont également dit leur opposition à ce projet. Il s'agit d'une part de P. Bérenger, du MMM (Mouvement militant mauricien), et de Xavier Luc Duval, ancien ministre du tourisme, qui indique¹⁶ : « le Saint-Géran (autre hôtel de Sun à Poste de Flacq) avait un projet de parcours de golf à Belle Rive, en collaboration avec la sucrerie de Fuel. Il serait possible de le réaliser, et un parcours sur l'île aux Cerfs n'est donc pas nécessaire ». C'est donc la solution d'un site alternatif qui est proposé. M. Duval ajoute : « il faut qu'il y ait un équilibre entre les besoins de l'industrie touristique et ceux des mauriciens : l'île aux Cerfs doit rester accessible aux mauriciens ».

En tout état de cause, le projet de golf est en contradiction avec les principes de gestion intégrée puisqu'il risque de porter atteinte à l'environnement, ainsi qu'à la pêche et au « tourisme intérieur ». Comme nous le disait avec humour un chauffeur de taxi de Flacq : « les mauriciens n'aiment pas jouer au golf, et les poissons n'aiment pas les pesticides »...

L'avenir incertain de l'île aux Cerfs

Face à la protestation de l'opinion publique, la division EIA du ministère de l'Environnement a décidé de demander à Sun des précisions supplémentaires sur l'utilisation de pesticides pour l'entretien du golf¹⁷. En outre, à la requête également du Ministère de l'Environnement, deux cher-

14. Cf. *Le Mauricien* du 3 octobre 1998.

15. Cf. *5+ Dimanche* du 25 octobre 1998.

16. Cf. *Sun* du 27 octobre 1998.

17. Cf. *Mauricien, week-end* du 1^{er} novembre 1998.

cheurs de l'université de Maurice ont mené en janvier 1999, une étude sur les impacts du projet, laquelle n'a pas été rendue publique. A ce jour, le Comité interministériel des EIA n'a pas encore tranché. Il est possible que le golf, malgré les impacts environnementaux et sociaux induits, soit réalisé. En effet, si le ministre de l'environnement, M. Boolell, s'est prononcé contre le projet, le ministre du tourisme, M. Chateau de Balyon s'y est montré favorable. Cette situation illustre encore une fois la difficulté qu'ont les autorités mauriciennes à définir une ligne de conduite précise en matière d'aménagement du littoral, en particulier lorsque les retombées économiques sont suffisamment élevées pour faire un peu oublier les préoccupations de développement durable.

Les deux projets décrits ci-dessus montrent que les groupes privés continuent d'investir dans la construction hôtelière, le tourisme balnéaire de luxe, et en fonction des goûts des touristes (développement du golf), partout où ils le peuvent. Le projet de Waterfront de Mahébourg offrirait un aménagement d'un type nouveau sur le littoral sud-est, permettant peut-être à la région de renforcer son poids touristique.

LA ZONE DE MAHÉBOURG : PÔLE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ?

Vers une requalification urbaine grâce au tourisme ?

Mahébourg constitue la seule ville du littoral sud-est mais, à l'échelle du réseau urbain mauricien, elle est excentrée et de taille modeste (16 000 habitants). On peut même dire qu'elle a sombré, au cours de ces dernières années, dans une relative indifférence, malgré la construction d'une nouvelle gare routière en bord de mer en 1994, et le développement des activités commerciales qui se traduit notamment par l'effervescence des jours de foire. Cette situation « d'abandon » devrait être amenée à changer avec la réalisation du projet de Waterfront de la SPDC (State Property Development Company, structure d'aménagement semi-publique). L'idée d'un

tel équipement est liée en grande partie à la prise de conscience des bénéfices qui pourraient être tirés de cet aménagement du point de vue de la fréquentation touristique de la région. En effet, bien qu'à une autre échelle, le centre commercial en front de mer de Port-Louis (le Caudan) a permis de renforcer l'attractivité touristique de la capitale.

Site et contenu du projet de Waterfront

L'initiative de ce projet, concocté par le cabinet d'architectes « Lampotang and Siew », revient à M. Bunwaree, ministre des Finances, député de la circonscription de Mahébourg. Il s'agit de réaliser un centre commercial en front de mer devant l'actuelle gare routière, de Pointe des Régates au nord jusqu'au restaurant Le Phare au sud. Une promenade d'un kilomètre de long va être aménagée. L'ensemble de l'équipement créé comprendra du nord au sud (*carte 4*) :

- une plage et un débarcadère (sorte de marina où pourront être amarrées environ 200 pirogues) à Pointe des Régates (*photo 15*) ;
- un centre de loisirs comprenant un théâtre en plein air ainsi qu'une aire de jeux pour les enfants ;
- un espace de restauration bordé de parcs de stationnement ;
- des bâtiments abritant des bureaux (principalement des locaux d'administrations) et des commerces (le long d'une rue piétonne) à l'est de la gare routière ;
- un deuxième débarcadère occupera l'extrémité sud du site.

La réalisation de la promenade et des aménagements de la Pointe des Régates va nécessiter de gagner du terrain sur la mer. En outre, tous ces aménagements vont précipiter l'arrêt de l'extraction de sable sur ce site. Selon G. Siew, architecte du projet, certains extracteurs pourront se reconvertir dans la conduite de bateaux-taxis pour les touristes. Il est en effet prévu que les activités de loisirs (baignade, sports nautiques) soient développées, ce qui n'est pas pour plaire aux pêcheurs auxquels on a tout de même promis qu'ils pourraient continuer à amarrer leurs pirogues à Pointe des Régates.

Carte 4 - Schéma d'aménagement du Waterfront de Mahébourg



Source : Cabinet Lampotang and Siew

En outre, les bâtiments ne devraient pas dépasser deux étages et offrir des percées afin de ne pas boucher la vue sur la mer depuis les rues principales. Ils rappelleront le style de l'architecture traditionnelle de Mahébourg.

L'ensemble du projet, dont la réalisation a commencé en avril 1999 et durera plusieurs années, coûtera 300 millions de roupies, et sera financé à hauteur de 40 millions par l'Etat qui se charge de la réalisation des principales infrastructures. L'investissement privé, auquel la Barclays Bank, la Banque de développement ou encore Kentucky Fried Chicken participeront, sera donc considérable. En outre, les concepteurs de ce projet d'envergure affichent leur volonté de voir cette zone d'animation initier une requalification urbaine plus large afin de donner à Mahébourg un rayonnement régional incontestable.

Waterfront et requalification urbaine

La création du Waterfront, dont les activités sont à vocation touristique, commerciale et de loisirs, s'accompagnera, ainsi que l'indique le « masterplan » proposé par les architectes, de rénovations du patrimoine dans l'ensemble de Mahébourg.

Ainsi, outre la zone 1 de la *carte 5*, qui est celle du Waterfront, il est prévu la réhabilitation de bâtiments de la vieille ville (zone 2), et du marché (zone 3). En effet, le marché sera rénové (grâce à un financement du Fonds Européen de Développement), et une zone piétonne aménagée entre ce dernier et le vieux bâtiment de la magistrature. Les locaux des bâtiments administratifs, actuellement dispersés dans le bourg, seront regroupés dans les locaux de bureaux du Waterfront. Le projet prévoit également l'aménagement des berges de la rivière La Chaux, à hauteur du pont Cavendish qui date du XVIII^e siècle (zone 4). La zone 4 abrite également le musée de Mahébourg. Enfin, l'aménagement paysager de la route en direction de l'aéroport est prévu.

On peut se demander dans quelle mesure la construction du Waterfront amènera à cette rénovation plus large de la ville. Il

semble important que cette réalisation offre l'occasion de cette requalification urbaine, que l'allure des bâtiments du front de mer ne porte pas atteinte à la beauté du site, largement ouvert sur la mer, et que les équipements construits soient appréciés et fréquentés par les touristes et la population locale. Bien qu'un bureau ait été ouvert à Port-Louis pour recueillir des commentaires dans le cadre de l'enquête publique, les personnes interrogées à Mahébourg sur le projet nous ont dit ne pas avoir été informées autrement que par la presse et la télévision sur la nature des réalisations prévues. Il semble donc qu'il y ait, comme dans le cas des projets hôteliers, un déficit de communication entre décideurs et population locale, lequel est dommageable dans le cas d'un projet qui devrait modifier le visage de la ville et son fonctionnement.

Une fois le Waterfront réalisé, Mahébourg apparaîtra davantage comme un pôle régional.

Mais la zone de Mahébourg pourrait être amenée à connaître des bouleversements plus grands encore que ceux liés au Waterfront : l'idée de la création d'un deuxième port pour l'Île Maurice dans la baie de Grand-Port a en effet été avancée.

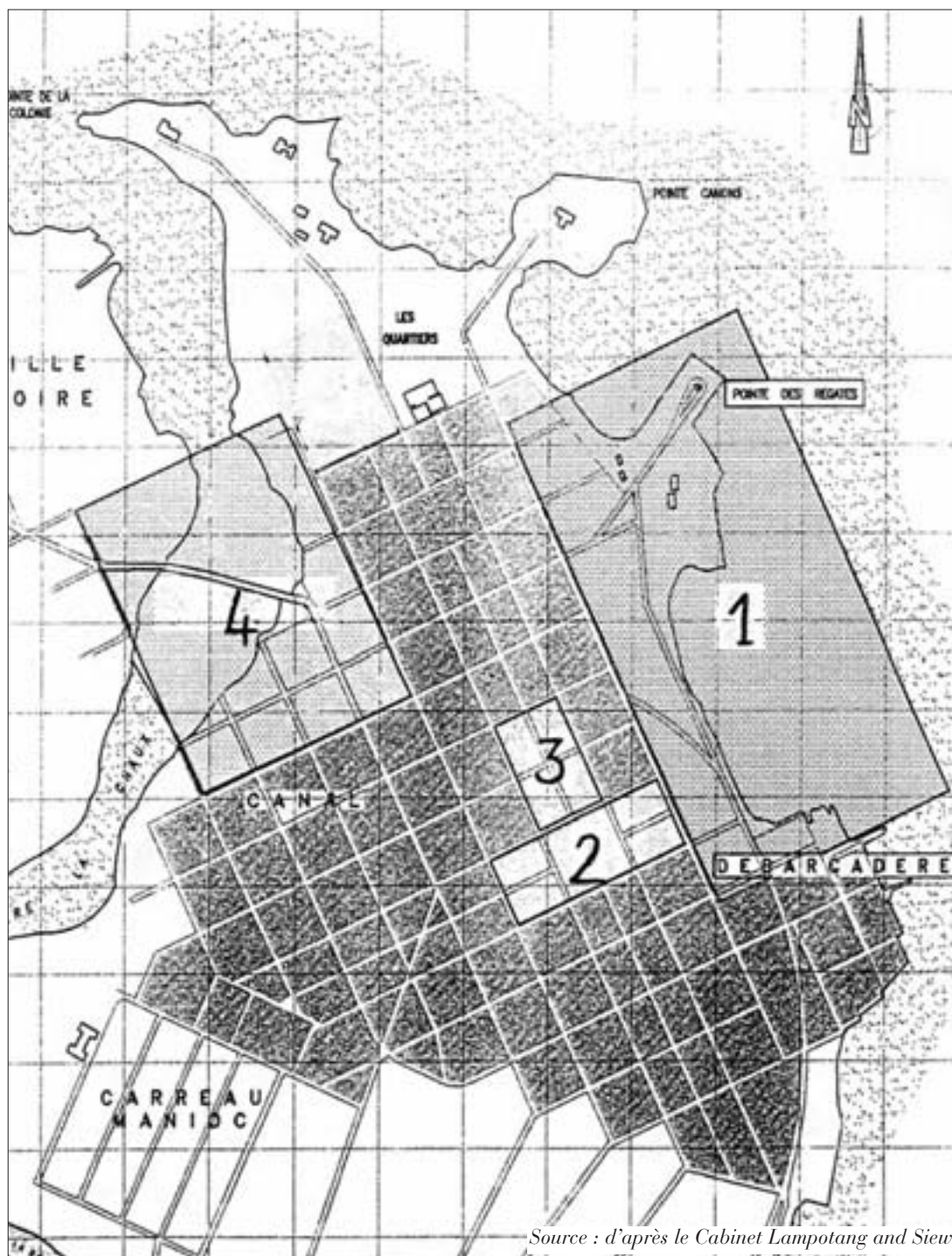
Réaménagement de la zone aéroportuaire et littoral sud-est

Le maintien de l'aéroport dans le sud-est est désormais chose acquise. Un réaménagement complet de l'aérogare est même en cours.

Néanmoins, l'acheminement du kérosène (qui arrive à Port-Louis) par la route jusqu'à Plaisance n'est pas sans danger, et, la création à Grand-Port d'une zone portuaire spécialisée dans la réception de carburants a été envisagée par le gouvernement. Ce qui pourrait être considéré comme une possibilité de rééquilibrage du territoire national vers le sud-est s'avère être aussi un projet à hauts risques pour l'environnement marin et côtier du secteur.

Le gouvernement considère la possibilité de créer autour de Vieux Grand Port (de Bois

Carte 5 - Mahébourg, plan de phasage des opérations de rénovation urbaine



Source : d'après le Cabinet Lampotang and Siew

des Amourettes à Mahébourg), un deuxième port franc pour l'île dans les dix ans à venir. Actuellement, des bateaux étrangers font escale à Port-Louis pour la transformation du poisson qu'ils transportent. Cette activité serait délocalisée à Mahébourg-Grand Port. Les bateaux acheminant le carburant pour les avions arriveraient également dans le nouveau port (qui était en fait historiquement le premier port de l'île). Une étude préalable a été réalisée en 1994 par le cabinet Posford Duvivier, et le gouvernement pensait pouvoir trouver des financements pour le projet de port sud-est auprès de la Banque mondiale et du FMI. Depuis 1997, le projet semble en sommeil : la presse est particulièrement silencieuse sur ce sujet pourtant déterminant pour l'avenir du littoral sud-est.

Certaines ONG de protection de l'environnement se sont dressées contre l'éventuelle réalisation du port, dont les conséquences pourraient être désastreuses. Ainsi, M. La Hausse de Lalouvière, de la MMCS¹⁸, avance que la création d'une telle infrastructure aurait nécessairement des impacts négatifs sur l'environnement lagunaire. Tout le lagon pourrait subir des perturbations, d'autant plus fortes que les courants longent ici la côte, et que les vents dominants soufflent de l'Est vers le littoral, entraînant donc toute pollution éventuelle vers la côte. Ainsi, même les zones touristiques de Trou d'Eau Douce et Blue Bay, aux deux bouts du lagon seraient touchées. En outre, le récif est, en particulier dans la zone de Grand-Port, éloigné du rivage, et le lagon assez profond. Le volume d'eau de ce dernier est donc considérable et ne serait pas renouvelé rapidement en cas de pollution. L'apport de sédiments au lagon durant la phase de construction des infrastructures portuaires, pourrait avoir pour effet de couvrir et donc de tuer certaines formations coralliennes.

Enfin, la réalisation d'un port dans cette zone est critiquable du point de vue social. Les petites communautés de pêcheurs des villages côtiers ont besoin du maintien des ressources naturelles de la zone. Ainsi, alors

que la baie de Port-Louis est assez fermée et abritée, permettant à la pêche traditionnelle de subsister dans le secteur de Baie du Tombeau juste au nord, il y a fort à parier que, sur le littoral sud-est, la baie étant ici plus grande et ouverte, les pêcheurs, en particulier de Bois des Amourettes à Mahébourg, seraient touchés.

Ce projet, du fait des conséquences écologiques désastreuses qu'il pourrait avoir, et de l'importance des financements qu'il suppose, semble aujourd'hui abandonné (ou en tout cas mis en sommeil). Il pourrait être remplacé par un projet de création de port au sud de notre zone d'étude, sur un littoral rocheux dépourvu de lagon. Cependant, le projet de création d'une grande zone portuaire nous intéresse non seulement parce qu'il a incité certaines ONG à insister sur le caractère encore préservé de cette zone et sur son patrimoine, mais parce qu'il pose question aussi, indirectement, sur le développement touristique. En effet, le développement du transport aérien à Maurice, qui pourrait amener à reconsidérer cette question de création d'un port dans le sud-est, est le résultat, essentiellement, du tourisme international.

LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS sur le littoral sud-est, pour lesquels les investissements sont majoritairement privés, sont liés au développement du tourisme. Les transformations sont plus limitées que dans d'autres zones de l'île comme par exemple la côte ouest qui voit se construire encore plusieurs hôtels. Cependant se pose, même sur la côte sud-est, un réel problème de préservation à long terme du milieu. En outre les conflits avec les autres activités, et l'opposition des habitants aux projets d'aménagement sont de plus en plus marqués..

Il convient donc de faire quelques suggestions pour une meilleure prise en compte des enjeux du développement du littoral. Une place plus grande semble devoir être faite à l'écoute et à la participation des acteurs du littoral dans la constitution d'outils d'encadrement du développement.

18. Cf. *A modern port on the South East coast of Mauritius ? Comments by Philippe La Hausse de Lalouvière for the Environment Advisory Council*, 1^{er} juillet 1997, 5 p.

Chapitre 3 • Suggestions en vue de la gestion intégrée

L'ÉTUDE DE QUELQUES CAS de développement touristique a montré qu'il est temps à présent à Maurice de se donner les moyens de la concertation et de l'action pour une préservation des ressources littorales. A cette heure de la recherche, il est possible de donner quelques pistes, de faire quelques suggestions. Dans un premier temps, nous synthétiserons les observations faites pour chaque zone identifiée ainsi que les problèmes posés, et ferons quelques propositions d'actions qui pourraient permettre de répondre à des objectifs de gestion intégrée de la zone.

Nous tenterons ensuite de dresser un bilan du Programme Régional Environnement initié par la COI avant de considérer comment l'État mauricien pourrait prendre davantage en compte les objectifs de gestion intégrée, faire appliquer la réglementation encadrant l'aménagement du littoral, et de voir comment essayer d'améliorer le dispositif existant.

SYNTHÈSE ET SUGGESTIONS D' ACTIONS EN VUE DE LA GESTION INTÉGRÉE

Synthèse de l'analyse du sud-est

Le tableau 7 reprend, pour chaque en-

semble géographique, les principales activités présentes sur le littoral, les aménagements en cours ou prévus, ainsi que les principaux problèmes identifiés, et fait quelques recommandations. Les différentes activités sont prises en compte puisque les actions suggérées doivent pouvoir permettre d'évoluer vers une gestion intégrée de la zone côtière.

Les suggestions sont différentes selon les types d'espaces concernés. Dans les zones où le tourisme est développé, la priorité est au contrôle de l'urbanisation et à la minimisation des impacts.

Dans les espaces délaissés, il conviendrait d'encourager au contraire un développement des services et d'un tourisme « non agressif » pour le milieu.

Dans le cas des zones convoitées que sont les îles une grande prudence est de mise car les impacts écologiques peuvent ici, sur des espaces non encore construits, être catastrophiques. Les îles pourraient être un bon terrain d'application de règles d'aménagement remplissant des objectifs de développement durable.

Il convient de préciser davantage les actions qui pourraient être menées dans une optique de gestion de la zone qui protège le milieu tout en permettant le développement économique.

Tableau 7 - Synthèse de l'analyse du littoral sud-est

Zone	Principales activités	Projets ou aménagements actuels	Problèmes identifiés	Suggestions
Trou d'Eau Douce et l'île aux Cerfs	Pêche Tourisme	Golf sur l'île aux Cerfs Agrandissement du Touessrok	Projet de golf : risque de pollution aquatique et de perte d'accès à l'île pour la population. Urbanisation assez forte à Trou d'Eau Douce : construction de campements, et, juste au nord, d'hôtels (Belle Mare).	Ne pas réaliser le golf sur l'île. Contrôler l'urbanisation littorale
De Grande Rivière Sud-Est à Ville Noire	Pêche Extraction de sable (à GRSE) Tourisme de passage	Arrêt de l'extraction Aménagement du site du Fort F. Hendricks à Grand Port	Pauvreté de la zone, manque d'équipements. Zone parcourue mais qui ne retient pas les touristes.	Créer des services (poste, station service) Développer le tourisme vert et culturel (création d'un parcours Ferney-Grand Port).
Mahébourg, Pointe d'Esny et Blue Bay	Pêche Extraction de sable Commerce Tourisme	Arrêt de l'extraction. Waterfront et requalification urbaine à Mahébourg Construction de l'hôtel sur l'île aux Deux Cocos Construction de 100 chambres au Shandrani	Requalification des extracteurs de sable. Information insuffisante de la population sur le Waterfront. Dégradation du lagon et érosion du rivage. Accès de plus en plus difficile à la plage à Pointe d'Esny. Risques de destruction du parc marin et de pollution par les rejets du futur hôtel et par la surfréquentation de la baie. Situation conflictuelle entre le porteur du projet d'hôtel et les habitants.	Définir une charte architecturale pour Mahébourg (normes pour le Waterfront, encourager la restauration des vieilles maisons) et réaliser un parcours entre les monuments. Encourager la concertation entre les acteurs du tourisme (hôtels et campements) et la population de la Cité La Chaux. Mettre en place de vraies actions de protection du parc marin et expertiser sa richesse écologique.
Îles (Île aux Cerfs Île au Phare Île de la Passe Île aux Aigrettes Île aux Deux Cocos)	Réserve naturelle (Île aux Aigrettes) Tourisme	Golf sur l'île aux Cerfs Hôtel sur l'île aux Deux Cocos	Impact écologique et social des projets. Nécessaire définition de prescriptions précises d'aménagement au sujet des îles par les autorités. Patrimoine historique unique (Île au Phare, Île de la Passe) laissé à l'abandon.	Nécessité de préserver les îlots. Une station d'épuration des eaux usées doit être installées sur l'île aux Deux Cocos et le nombre de chambres strictement limité. Mettre en valeur le patrimoine.

Suggestions d'actions

Il s'agit de proposer des actions qui permettent à la fois le développement économique et la préservation du milieu littoral ainsi que du « climat » social, donc qui ne soient pas sources de conflits entre activités mais qui aillent plutôt dans le sens d'une complémentarité.

Des solutions alternatives et complémentaires pour l'extraction de sable et la pêche

■ *Remplacement du sable corallien par du sable basaltique*

Nous avons déjà évoqué les impacts écologiques et les situations de conflits, en particulier avec le secteur du tourisme, liés à l'extraction de sable. En principe l'exploitation du sable corallien devra prendre fin en 2002, mais le groupe de pression constitué par les coopératives est très puissant et les quantités de sable prélevées ne devraient pas diminuer d'ici là. Au plan écologique, il est nécessaire de mettre un frein à cette activité, malgré les problèmes sociaux que cela pourrait engendrer (de requalification du personnel). Il semble en outre que le remplacement, comme matériau de construction, du sable corallien par du sable basaltique soit tout à fait possible.

Il est préférable d'utiliser le sable corallien pour les travaux de crépissage (du fait de sa meilleure plasticité). Mais pour la confection du ciment, les deux matériaux peuvent être employés indifféremment. Or, si la demande de sable pour le ciment destiné à l'industrie de construction est estimée (selon le groupe de consultants australien AWACS, cité dans le *Rapport de pré-audit*, 1997) à environ 1 million de tonnes par an, celle pour les travaux de crépissage est estimée à environ 250 000 tonnes par an. Le sable corallien, dont on extrait environ 800 000 tonnes par an du lagon, est donc largement utilisé à d'autres fins que le crépissage, là où le sable basaltique représente une

alternative techniquement acceptable et économiquement viable.

Certains suggèrent, pour le sable extrait du lagon, une utilisation alternative au béton et supposée plus rentable à long terme : celle de l'utiliser dans la réhabilitation des plages. Compte tenu de l'importance du tourisme pour l'économie du pays, et de la demande croissante de loisirs balnéaires par les mauriciens, cette option a été proposée dans plusieurs études, et mérite d'être prise en considération. Une étude technique sur les phénomènes de courantologie et de sédimentologie (dynamique du littoral), ainsi qu'une évaluation économique et financière (rentabilité, sources de financement, amortissement des investissements) nécessitent d'être effectuées au préalable. Le fait que de nouveaux débouchés pour le sable corallien soient envisagés montre bien l'importance des impacts économiques et sociaux qu'aurait un arrêt total de l'extraction, et la force du groupe constitué par les coopératives. Néanmoins, le gouvernement semble bien décidé à faire cesser cette activité.

■ *L'aquaculture : une solution complémentaire pour la pêche, et profitable pour le tourisme ?*

Développer l'aquaculture dans le sud-est permettrait de réhabiliter des sites de mangroves, des sites de barachois, et profiterait aux pêcheurs qui pourraient participer à la gestion de ceux-ci et vendre une partie de la production. En effet, ces derniers se plaignent d'une baisse de leurs prises dans le lagon¹, et la population mauricienne, en particulier celle vivant dans les zones touristiques où la consommation de poisson frais par le secteur touristique est forte, dit souffrir d'une pénurie de poisson. Or, une augmentation des productions aquacoles assurerait l'approvisionnement en poisson frais, et le tourisme constituerait un débouché lucratif.

Des activités de recherche sont déjà menées dans le secteur de l'aquaculture, notamment par le ministère de la Pêche et par le Centre de recherche sur les ressources

1. Cf. entretien avec des pêcheurs de la Cité La Chaux à Mahébourg et de Blue Bay.

marines d'Albion, et ont pour objectif de rendre ce secteur plus performant et donc plus rentable. Les retombées indirectes à long terme seront un meilleur approvisionnement en poisson sur le marché local et une réduction des importations de produits pour lesquels la balance commerciale est négative.

Il conviendrait en particulier de refaire fonctionner des barachois aujourd'hui abandonnés. Le barachois est un système traditionnel côtier développé au début du XIX^e siècle. Il s'agit de bassins d'élevage de poissons délimités par des murets en pierres et dotés de clôtures permettant un échange continu de l'eau avec le milieu lagunaire. Les alevins sont collectés dans le lagon après autorisation du Ministère de la Pêche, puis grandissent dans les barachois, lesquels sont aussi utilisés pour la production d'huîtres et de crabes.

Ces systèmes aquacoles jouent un rôle écologique important de par leur association fréquente avec les mangroves. Mais ces derniers sont également des consommateurs d'espace importants, élément qu'il convient de prendre en compte dans la perspective de la gestion de la zone côtière. La superficie marine occupée par ce système de production est de l'ordre de 324 hectares pour l'ensemble de l'île. Les barachois se trouvent principalement sur les côtes à mangrove, et ont donc été particulièrement développés sur la côte est. Mais une partie des sites n'est plus utilisée pour l'aquaculture. Il est difficile d'estimer la réelle productivité des barachois : une enquête de terrain serait nécessaire pour évaluer à quel point ces systèmes sont entretenus et productifs.

Il existe 33 barachois sur le littoral mauricien. Actuellement, d'après le ministère de la Pêche, seulement 13 sont opérationnels, 11 sont non-entretenus et 9 sont en voie d'être réhabilités (travaux de dragage et de clôture en cours). Il sont localisés de la manière suivante :

- 4 sur la côte nord (dont 2 en activité, et 2 en préparation);
- 25 sur la côte est (dont 11 en activité, 8 non-entretenus, et 6 en préparation);
- 4 sur la côte ouest (dont 3 non-entretenus et 1 en préparation) ;

Le littoral sud-est rassemble environ 80 hectares de barachois, dont 43 hectares en activité. Les sites qui ne sont plus exploités sont ceux de Mahébourg, en particulier celui de 34 hectares devant la Cité La Chaux. Il serait souhaitable que ce site fonctionne à nouveau, pour les pêcheurs mais aussi pour offrir une possible reconversion à certains extracteurs de sable. En outre, ce site pourrait faire l'objet de visites par des touristes, petites visites guidées « éco-touristiques », et la vente directe de poisson pourrait être pratiquée. Cependant, du point de vue de l'organisation de l'activité, il n'existe pas de véritable structure de gestion des barachois.

Le système fonctionne grâce au concours de différents intervenants, qu'on peut décrire ainsi :

- les gestionnaires et investisseurs : pour beaucoup d'entre eux, l'aquaculture représente une activité à mi-temps ;
- la main d'œuvre : les employés de coopératives chargés de la récolte, de l'entretien des infrastructures, de l'ouverture et la fermeture des portes d'échange entre les eaux du lagon et celles du barachois. Il conviendrait, dans le cas du barachois de Mahébourg, que les pêcheurs du secteur créent une telle coopérative et se chargent du fonctionnement du site ;
- les scientifiques du ministère de la Pêche impliqués dans les activités de recherche ou de développement concernant les barachois.

La question de la réhabilitation des sites mérite de faire l'objet d'études d'impact (un EIA est maintenant exigé pour obtenir un « permis d'activité ») mais il faut également bien s'assurer que le contexte est favorable du point de vue écologique. En effet, plusieurs aspects ont une influence directe ou indirecte sur la productivité des barachois. On peut citer les suivants :

- la qualité des eaux terrestres (nappes, cours d'eau, pollutions de sources diverses, etc.) ;
- la qualité des eaux lagunaires ;
- les échanges entre l'eau marine et l'eau douce ;

- le niveau des apports organiques et terrigènes (sédimentation du lagon, érosion des terres, rôle filtre des mangroves) ;
- l'état de santé des milieux lagono-récifaux (récif, herbiers, milieux sablonneux).

Des études sectorielles actuellement en cours peuvent ou pourront donner des réponses et des indications sur les aspects mentionnés ci-dessus. Ainsi, dans le cadre de recherches futures, nous pourrions nous intéresser de plus près aux actions menées en matière de suivi des ressources marines par le ministère de la Pêche : des projets de cartographie, de développement de SIG et de stations d'observation sont en cours de réalisation. Tous les éléments concernant les ressources marines seront particulièrement intéressants à rechercher, car ils permettront l'analyse fine des impacts des différentes activités, dont le tourisme, sur le milieu.

Développer le tourisme vert et le tourisme culturel

Ces nouveaux types de tourisme pourront être développés à la fois sur le littoral et sur les îlots. On l'a vu, le littoral, en particulier entre Ville Noire et Pointe du Diable, offre des sites favorables et uniques à Maurice pour le tourisme culturel. À partir des deux sites aménagés qui représentent désormais le musée de Mahébourg, mais aussi le Fort Frederick Hendricks, il serait possible à de petits opérateurs d'organiser un circuit de découverte du littoral, lequel est jalonné de monuments. En réalité, il y a même matière pour deux types de circuits, des circuits dans Mahébourg, et des circuits de découverte de l'ensemble du littoral.

À Mahébourg, des parcours de découverte des monuments (le musée, mais aussi le lavoir, l'abreuvoir, le cimetière, le Pont Cavendish) pourraient être créés. Cela suppose une meilleure signalisation dans la ville, et pourquoi pas la création d'un bureau d'information touristique qui organiserait des visites. Il semble qu'une clientèle existe pour ce type de prestations : en effet, les touristes résidant à Pointe d'Esny et Blue Bay, mais

aussi des touristes du nord de l'île se rendent à la foire hebdomadaire de Mahébourg, une des plus animées de l'île. Cette journée pourrait fournir le prétexte d'une visite plus complète de la ville, ce d'autant plus que le projet de Waterfront devrait amener davantage de touristes, et, en impulsant une requalification urbaine, permettre une meilleure lecture des lieux et inciter à la découverte. Il restera à créer des produits touristiques spécifiques (visites guidées payantes à travers la ville, ou pourquoi pas, organisation d'animations au Waterfront portant sur le patrimoine). F. Rogers, de Mautourco, nous indiquait qu'il organise déjà une fois par an pour une clientèle « incentive » des jeux de pistes de découverte d'endroits inconnus de l'île. Il y a encore beaucoup à inventer à Maurice en termes de produits touristiques en dehors du traditionnel « sea-sand-sun » !

Des circuits pourraient coupler la découverte des monuments de Vieux Grand Port, dont le Fort Frederick Hendricks, et la visite des Domaines du Chasseur et de l'Ylang Ylang.

Le chapelet d'îlots du littoral sud-est offre des perspectives uniques de développement à la fois du tourisme de nature (à l'île aux Aigrettes) et culturel. Déjà, les hôtels du sud-est, mais aussi de petits opérateurs s'arrêtent, en amenant les touristes à l'île aux Cerfs, sur l'île au Phare (*photo 16*) puis à la cascade de Grande Rivière Sud-Est (*photo 17*). Si des efforts étaient consentis par l'État pour la rénovation du phare (qui date de l'époque française), ainsi que pour celle des monuments de l'île de la Passe, ces îles pourraient faire l'objet de visites encadrées (alors qu'aujourd'hui le patrimoine est à l'abandon et dégradé par les touristes de passage). En matière de préservation de l'environnement, le travail de l'ONG Mauritian Wildlife Fund a permis le reboisement de l'île aux Aigrettes et la création d'une petite salle d'exposition sur l'île (*photos 18 et 19*).

Le développement de la fréquentation touristique des îles nécessiterait la création d'un organisme de gestion pour la restauration du patrimoine (en particulier bâti), l'emploi de gardiens et de guides, la fixation

d'un seuil maximal de visites, et l'organisation de parcours préservant les sites fragiles au mieux. Toutes ces actions sont déjà pratiquées en France grâce notamment à l'acquisition de terrains par le Conservatoire du littoral, et à la gestion de sites par les départements au titre des espaces naturels sensibles. A Maurice, le contexte est bien sûr très différent, mais il serait intéressant de réfléchir à la mise en place d'outils de gestion des sites fragiles et à la faisabilité de l'ouverture de ces sites au public.

L'aménagement des îles pour le développement d'un tourisme léger permettrait en outre d'apaiser le sentiment de frustration des mauriciens quant à « l'accaparement » par le tourisme du littoral, et de les sensibiliser à la richesse de leur patrimoine. En effet, si une élite, en particulier parmi les franco-mauriciens, connaît ce dernier (un membre de la Mauritius Marine Conservation Society nous parlait par exemple de son projet de faire classer l'Île de la Passe au patrimoine de l'humanité de l'Unesco), la population mauricienne n'est dans l'ensemble pas sensibilisée à ces questions.

Cet exposé ne serait pas complet si, suite à ces suggestions d'actions possibles permettant d'évoluer vers la gestion intégrée du littoral, nous ne dressions un rapide bilan du Programme Régional Environnement mené par la Commission de l'Océan Indien, ce dernier prenant fin en décembre 1999.

LES RÉSULTATS DU PROGRAMME RÉGIONAL ENVIRONNEMENT

Les propositions d'actions du programme

Le programme a permis la mise en place d'un travail à deux niveaux. D'une part, les recherches menées par les membres de la Commission nationale du PRE (composée de fonctionnaires de l'État affectés à la conduite de ce programme), se sont déroulées en collaboration avec la Commission régionale

(chargée de la coordination des projets pilotes dans les différents pays de la COI) et avec un groupe d'experts, de consultants européens. D'autre part, un des objectifs principaux du programme était de mener des expériences de concertation locale qui ont consisté en l'organisation de réunions au District Council de Grand Port-Savanne entre des représentants de la Commission nationale, du Conseil de District, mais aussi des Conseils de villages, et des principales activités du littoral, ainsi que des associations. Ces réunions avaient pour objectif une diffusion maximale de l'information concernant la GIZC, mais aussi la réflexion sur des actions pilotes à mener sur le littoral sud-est.

Parmi les actions proposées certaines visent réellement des objectifs de développement durable. Il s'agit de :

- la réhabilitation de l'écosystème côtier que constituent les mangroves. Selon M. Gangapersad, de la Coordination nationale du PRE, le Ministère de la Pêche a déjà commencé un programme de replantation de 33 hectares de mangroves dans des zones défrichées. Les résultats sont visibles, en particulier sur la côte sud-ouest (vers Rivière Noire), et le programme concerne aussi la côte sud-est. Le PRE a suivi la réalisation de ce programme et prévu la poursuite des actions menées. Ainsi, l'idée de réutiliser les sites de barachois s'inscrit dans la continuité de la reconstitution des mangroves et permettrait la gestion intégrée de plusieurs parties du littoral ;
- la régulation des eaux pluviales et la lutte contre l'érosion. Le PRE a avancé l'idée de l'installation de drains dans les villages défavorisés qui se situent au pied des versants de la Montagne Bambous. A Bambous Virieux en particulier, l'érosion très forte sur le versant a entraîné un apport excessif de sédiments dans le lagon, ce qui a pour effet de nuire à l'écosystème marin et d'entraîner une baisse des prises de poissons alors que la pêche est la principale activité des villageois.

D'autres actions ont été proposées en réponse à l'exigence de résultats immédiats

de la part des acteurs locaux. En effet, ces derniers ont souhaité que le PRE se traduise rapidement par la création par exemple d'équipements, visibles par la population locale. Ces opérations plus ponctuelles s'intègrent moins dans une réflexion à long terme. Il existe un décalage entre les idées et projets des consultants payés par Bruxelles et l'attente d'actions concrètes et immédiates de la population locale. Ainsi, afin de montrer le souci apporté au cadre et conditions de vie de cette dernière, les projets suivants ont été aidés ou vont être réalisés :

- un terrain de sport a été créé à la cité La Chaux ;
- l'affichage sera réglementé et un nouveau mobilier urbain installé.

A la vue de ces propositions d'actions, on devine aisément que le bilan du PRE est mitigé.

Succès et échecs du programme

Les avancées

Le PRE est un succès au sens où il a permis de lancer une réflexion qui n'existait pas ou pas assez en matière de gestion intégrée de la zone côtière, ce à différents niveaux, aussi bien ministériel que de l'élu local. On peut espérer que les enjeux environnementaux seront davantage pris en compte.

Selon M. Basant Roi, directeur du District Council de Grand Port-Savanne², le PRE a permis de fixer un cadre de réflexion : « il s'agit désormais de prévoir l'avenir afin d'empêcher un développement sauvage comme il y en a eu un à Grand Baie ». En outre, le Comité de pilotage avait une mission d'information de la population et des élus locaux.

Le PRE a aussi, selon M. Mulung, de la Commission nationale, réussi à créer des

réseaux de chercheurs des cinq pays de la COI.

Les points d'achoppement

Le PRE a échoué sur le fond même de ce qu'il voulait provoquer : la pratique de la concertation. Les quelques réunions du Comité de pilotage n'ont pas réussi à modifier le cadre décisionnel. La présentation du cadre institutionnel en première partie a montré la forte centralisation du système mauricien et l'absence de tradition à Maurice de concertation à l'échelon local entre les autorités et la population. Cette situation de centralisation excessive est, selon M. Rakatovao (de la direction régionale de la COI), une cause majeure de la difficulté que rencontre la coordination nationale du PRE à créer une dynamique locale dans le sud-est autour de la question de la gestion intégrée.

Or, l'objectif du programme est bien de faire la démonstration de la faisabilité locale de processus de gestion intégrée de la zone côtière. Il devait s'agir de monter des comités locaux villageois (ce qui a été fait en partie à travers le Comité de pilotage), mais aussi de pérenniser ces structures, ce qui semble compromis.

Les perspectives

Les financements européens des opérations pilotes du PRE prendront fin en décembre 1999. A terme, même si ce n'est plus dans le cadre du PRE (les commissions régionale et nationale vont être dissoutes), il devrait exister une cellule développement durable au sein du ministère de l'Environnement, qui aboutirait à la réalisation d'un plan de gestion de la zone sud-est. Ce plan, véritable document cadre d'aménagement, devrait comprendre un zonage et des recommandations par activité, et être en confor-

2. Cf. entretien avec le directeur du District Council ou Conseil de district. Cette structure de pouvoir décentralisée est chargée de délivrer les permis de construire dans le périmètre du district, de développer les équipements sportifs et de financer l'enlèvement des déchets.

mité avec l'*Outline Scheme* du district de Grand Port, et avec les documents nationaux de planification (*NPD* essentielle-ment).

La réalisation de ce plan progresse lentement, contrairement à celle du projet pilote des Comores (pour lequel la concertation est forte). Le site pilote de Grande Anse aux Seychelles a, lui, déjà son plan de gestion.

Etant donné les blocages rencontrés, il conviendrait de commencer par réfléchir à un secteur où le maximum de conditions sont réunies à l'échelon local pour un renforcement de la concertation entre acteurs. Pour une plus grande efficacité des actions qui pourraient être encouragées, il conviendrait peut-être de choisir des « secteurs tests » où il existe déjà une dynamique, des liens d'interdépendance entre les activités.

Au sein du périmètre d'étude, le secteur allant de Mahébourg à Blue Bay paraît le plus propice pour cela – et ce malgré la diversité des activités présentes – du fait du dynamisme économique (présence du bourg commercial, proximité de l'aéroport, tourisme) et des caractéristiques même du tourisme pratiqué. Ainsi, parallèlement aux hôtels, la location de campements se développe et il conviendrait de favoriser le dialogue entre la population vivant d'un tourisme « officieux » et les gestionnaires des hôtels.

Il semble en outre nécessaire d'intégrer la population de la Cité La Chaux aux réflexions qui pourraient être menées, population qui sera directement touchée par l'arrêt de l'activité d'extraction de sable. Il est peu probable que la création du Waterfront offre un débouché en termes d'emploi à ces habitants à moins que des formations ne soient proposées, et il conviendrait d'améliorer l'information apportée sur les futurs équipements.

En outre, il semble pertinent d'oeuvrer en faveur de la concertation des acteurs de cette zone Mahébourg-Pointe d'Esny-Blue Bay car la multiplication des activités a eu des conséquences néfastes sur terre comme en mer. Ainsi, si l'on considère le lagon qui borde cette zone, on constate une destruc-

tion des formations coralliennes aussi bien entre Mahébourg et Pointe d'Esny, du fait notamment de l'extraction de sable, que devant l'hôtel Shandrani. Il est à craindre que la construction de l'hôtel sur l'île aux Deux Cocos, ainsi que l'agrandissement du Shandrani, entraînent de nouvelles destructions, dans le parc marin cette fois.

Les habitants de Blue Bay, parmi lesquels certains se réunissent assez régulièrement au sujet du projet d'hôtel, se montrent aussi inquiets sur la question de l'épuration des eaux et de l'approvisionnement en eau potable dans ce secteur qui s'est beaucoup urbanisé (morcellement). La route d'accès s'avère insuffisante les jours de grande circulation (le dimanche en particulier) et dangereuse. Or le trafic devrait croître encore avec la construction de l'hôtel.

Une réflexion est donc à mener sur les infrastructures, et, s'il semble porteur d'encourager la concertation dans cette zone, il serait également nécessaire que les autorités nationales et territoriales consultent davantage la population sur les projets d'aménagement.

Ce secteur est particulièrement intéressant pour initier des essais de plan de gestion car le niveau de développement atteint amène les acteurs à la fois à entrer en conflit et à se questionner sur l'avenir de l'espace littoral. Il semble donc plus facile que dans une zone délaissée de faire prendre conscience aux acteurs des enjeux et des risques du développement et de lancer la réflexion pour un plan de gestion.

Mais, s'il convient d'impulser des dynamiques locales, la principale réponse en matière de gestion intégrée devra émaner de l'État.

LA PRISE EN COMPTE PAR L'ÉTAT D'OBJECTIFS FAVORABLES À LA GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES

Quelle réflexion les autorités mènent-elles en matière de gestion intégrée, outre celles évoquées en première partie ? Dans

quelle direction pourrait-on aller pour parfaire l'encadrement, en particulier du développement touristique ?

Discours et principes

L'étude des projets en deuxième partie a permis de comprendre l'articulation qui existe entre initiative privée et décisions des pouvoirs publics, et de constater que des entorses sont faites parfois aux orientations données à la politique d'aménagement du territoire telle que définie dans les documents cadres que sont les *Outline Scheme* ou le *National physical development plan*.

Ces orientations sont parfois insuffisamment précises, comme dans le cas des EIA, et peuvent donc donner lieu à des interprétations assez souples.

Le gouvernement de M. Ramgoolom, pour pallier ces manques, prévoyait, juste après son élection, de réaliser un Master Plan spécial tourisme. Aucun document n'a pour l'instant été mis à disposition du public. On peut néanmoins se reporter au rapport *State of the Economy* élaboré par le gouvernement de Maurice en janvier 1996, après son élection, dans lequel les objectifs de la politique du tourisme avancés sont :

1. la consolidation d'un marché et de produits haut de gamme ;
2. l'augmentation des dépenses par touriste (par la création de produits à grande valeur ajoutée, par la professionnalisation du secteur, par l'intégration du tourisme aux autres secteurs d'activité) ;
3. assurer la protection de l'environnement.

Les stratégies et orientations pour atteindre ces objectifs sont multiples et sont essentiellement de nature économique, fiscale et promotionnelle. Parmi celles qui concernent la gestion intégrée on peut citer les suivantes :

- favoriser l'éco-tourisme ;
- développer des techniques d'information (statistiques, information aux touristes et aux opérateurs, informatisation des services) ;
- atteindre un taux de croissance sectoriel raisonnable (seuil de tolérance) ;

- donner un cadre de planification spatial à moyen terme ;
- concentrer le développement dans les trois zones touristiques existantes ;
- réduire la pression du développement dans le nord à moyen terme ;
- minimiser les nouvelles constructions sur les plages ;
- protéger les ressources naturelles environnementales du tourisme.

De son côté, le ministère de l'Environnement a entamé une révision de sa stratégie. Un cabinet d'études anglais a rendu en 1997 un rapport intitulé *Environment Ressources Management*, qui fournit notamment des commentaires sur la procédure d'EIA exposés plus haut. Des séminaires ont aussi été organisés pour définir des politiques de planification de l'aménagement de la zone côtière et des activités touristiques littorales, mais les normes gagneraient à être clarifiées et formalisées sous forme de règlements.

D'une manière générale, l'écart est frappant à Maurice entre le discours des autorités et la réalité du développement sur le littoral. Ainsi, si les principes définis sont bons, en pratique, l'État autorise la réalisation de projets qui vont à l'encontre du développement durable. Il est donc plus que temps, afin d'éviter la multiplication des conflits entre activités et que le point de non retour ne soit franchi en termes d'urbanisation, entraînant une dégradation irréversible du milieu, que les règles soient appliquées.

La faiblesse des réponses de gestion durable

A la lumière de toute l'analyse qui précède, on peut tenter de réaliser la synthèse des implications du développement touristique sur le littoral mauricien dans le tableau suivant (*tableau 8*), puis d'avancer quelques suggestions pour une plus grande prise en compte par le secteur touristique des enjeux environnementaux.

Synthèse des impacts du tourisme et des réponses de gestion durable

Le *tableau 8* résume les impacts du développement du tourisme littoral sur la zone côtière, les solutions proposées et la valeur de ces réponses.

Quelle sensibilisation aux enjeux environnementaux ?

■ Investissements publics – investissements privés

L'État a investi dans le domaine touristique de différentes façons. Il a financé en partie ou intégralement certains projets de recherche comme les études détaillées des trois zones touristiques, celle du nord, du sud-ouest (toutes deux non diffusées), et de l'est (PRE, étude à terminer). Le ministère de l'Environnement a été créé (en 1991) et contrôle les aspects environnementaux des développements touristiques. L'État a également mis sur pied des centres de formation dans le domaine de l'hôtellerie et de la restauration par exemple. La promotion touristique est également partiellement financée par le gouvernement à travers la *Mauritius Tourism Promotion Authority*. Les services offerts comprennent aussi le *Tourism Advisory Board* qui joue un rôle consultatif entre le secteur public et les promoteurs touristiques privés. Enfin, pour ce qui est du tourisme intérieur, il participe au nettoyage et à l'aménagement des plages publiques.

Cependant, la plupart des investissements dans le domaine de l'environnement sont effectués dans la zone côtière par le secteur privé (groupes hôteliers, restaurateurs, propriétaires de bungalows). En effet, ces acteurs tirent un revenu direct du lagon et de la plage, et toute dégradation de cet environnement mettrait en péril leur activité. C'est ainsi que ces groupes financent le nettoyage de la plage, l'entretien d'un couvert végétal esthétique, le « nettoyage » du lagon devant les hôtels. Des activités de communication et visant à la responsabilisation de la population ont été menées par des opéra-

teurs touristiques de façon ponctuelles à l'occasion d'événements médiatisés tels que les journées de nettoyage du lagon (« *clean up the world day* ») ou bien dans le cadre des campagnes de réhabilitation de sites à proximité d'établissements hôteliers.

Il conviendrait donc que l'État assume progressivement davantage sa mission de préservation de l'environnement et développe une réelle politique en faveur du tourisme intérieur, ce afin d'être moins « dépendant » des groupes privés et de pouvoir faire respecter les réglementations d'aménagement.

■ Un Ministère de l'Environnement encore faible

On l'a vu, l'*Environment Protection Act* (1991) a obligé à la réalisation d'études d'impact pour la création d'équipements pouvant porter atteinte à l'équilibre du milieu. Mais cet outil qu'est l'EIA n'atteint pas vraiment son but. Outre le problème de contenu des études (évoqué au sujet du projet d'hôtel sur l'île aux Deux Cocos), les problèmes principaux sont, du côté du ministère, le manque d'outils exécutoires des lois et règlements, ainsi que le manque de personnel qualifié et de matériel pour effectuer des actions de contrôle et d'inspection. En outre la décision d'accorder ou non le feu vert à un projet pour lequel un EIA a été soumis appartient en dernier ressort à un Comité interministériel des EIA, comité au sein duquel le Ministère de l'Environnement, jeune et encore assez peu puissant, a parfois du mal à faire entendre sa voix, en particulier face au Ministère du Tourisme, lequel est préoccupé essentiellement par les impacts économiques des projets.

Le manque de personnel qualifié est également visible au niveau des Conseils de District : le contrôle et l'inspection sur les sites après la délivrance des permis de développement sont rares.

■ Créer des incitations fiscales et économiques

Il n'existe pas d'instruments fiscaux ou économiques visant à encourager les inves-

Tableau 8 - Synthèse des impacts du tourisme et des réponses de gestion durable

Nature des impacts	Causes des impacts	Réponses de gestion durable	Adéquation de la réponse	Problèmes et propositions
♦ déséquilibre dans le rôle « filtre » des zones humides	◇ constructions sur zones sensibles (marais, ...)	♦ étude sur les zones sensibles en cours mais pas encore publique	A évaluer en fonction des résultats de l'étude et de l'application	♦ des zones humides (Flic en Flac, Grand Baie, etc.) sont déjà urbanisées. Le coût des mesures de réhabilitation risque d'être extrêmement élevé.
♦ dégradation des écosystèmes marins côtiers (coraux, herbiers, etc.)	◇ dragage des fonds marins (ski nautique, zones de baignade, ...) ◇ extraction du sable corallien pour les constructions ◇ déversements localisés des eaux usées dans le lagon ◇ surfréquentation du milieu marin côtier (bateaux, plongeurs, pêcheurs amateurs, etc.) dans certains sites	♦ procédures EIA appliquées aux projets hôteliers ♦ mise en place d'un comité intersectoriel pour le sable ♦ systèmes d'épuration prévus pour les hôtels de plus de 75 chambres ♦ collecte de coraux et coquillages interdite, période de fermeture de la pêche à la senne	Réponses partiellement adaptées	♦ faible fiabilité de certaines données écologiques dans les EIA ♦ l'extraction de sable continue ♦ systèmes de traitement parfois défectueux ♦ faibles moyens de contrôle du respect des normes et des lois
♦ déséquilibre dans la dynamique littorale et érosion côtière	◇ construction de structures en mer (jetées, ...) et de bâtiments en bord de mer.	♦ licence EIA nécessaire pour les établissements de plus de 20 chambres ♦ permis de construire pour les campements privés	Réponse adéquate en principe	♦ faible connaissance de la dynamique du littoral; ♦ faible capacité de contrôle du développement par manque de ressources humaines.
♦ risques de fléchissement de la productivité et de la rentabilité de la pêche artisanale	◇ dégradation des écosystèmes marins côtiers (mentionnée ci-dessus) partiellement due au développement touristique	♦ programme de diversification de la pêche artisanale (hors-lagon) ♦ création de parcs marins et de réserves de pêche	Réponse adaptée en principe, à évaluer en fonction des impacts à court, moyen et long termes	♦ faciliter l'accès au crédit aux pêcheurs et coopératives de sable voulant diversifier leur activité ♦ créer des dispositifs de surveillance des parcs marins
♦ risques de perte d'image pour le tourisme	◇ dégradation localisée du milieu marin côtier	♦ actions de sensibilisation et de concertation	Réponses attendues (au niveau des opérateurs touristiques)	♦ application des normes en vigueur. Consolider les moyens de contrôle
♦ conflits avec la demande croissante du public d'accès au littoral et d'espaces de loisirs et de détente	◇ occupation croissante de l'espace littoral par les hôtels et les campements	♦ ouverture d'accès publics sur le littoral de certaines régions ♦ mise en place d'un Public Beach Advisory Council ♦ préparation d'un plan de gestion des plages publiques	Réponses adaptées, applications attendues	♦ maintenir le caractère public des plages des îlots ♦ consolider la coopération intersectorielle et la concertation entre investisseurs et usagers

Source : d'après *Rapport de pré-audit*, PRE, 1997.

tisseurs dans le domaine du tourisme littoral à mener des actions poussées de respect de l'environnement. En effet, seul l'*Environment Protection Act* (1991) s'applique. Il conviendrait donc de créer des méthodes pour inciter les porteurs de projets à intégrer des actions de protection de l'environnement côtier, mais aussi des méthodes répressives, avec un système d'amendes à l'encontre des personnes ayant contrevenu aux règles et ayant affecté l'environnement côtier. Tout ceci impliquerait la mise en place d'une police de l'environnement.

Des systèmes de contrôle de qualité (prix, concours) existent, mais pour promouvoir la qualité des services plus que la qualité des infrastructures ou le respect de l'environnement. Dans le cadre des nouvelles normes ISO 14 000, des standards plus stricts seront appliqués et la création d'une « eco-étiquette » est maintenant une réalité internationale, sans que l'on puisse pour l'instant bien évaluer les impacts réels de ces nouvelles normes.

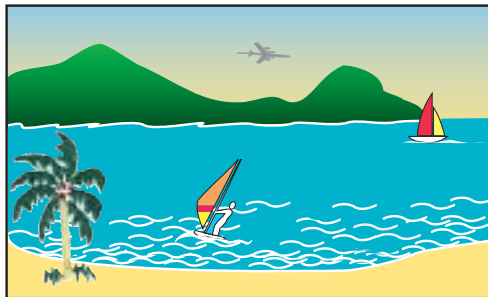
■ Observer les impacts de l'activité touristique

Le ministère du Tourisme tient des statistiques sur le nombre de touristes et les

revenus du tourisme littoral, mais n'étudie pas toutefois les impacts environnementaux et socio-économiques des développements induits. En outre, aucun suivi n'est généralement effectué une fois que les permis nécessaires que sont la « licence d'impact environnemental » et le permis de développement sont délivrés.

■ Actions et dispositifs de formation

Des dispositifs ont été lancés pour la formation des employés du secteur hôtelier, de la restauration, ce qui a un impact direct sur la qualité des prestations dans ces établissements. Cependant, aucune formation adéquate n'a été mise en place pour conseiller les promoteurs et les investisseurs du tourisme littoral et leur expliquer la politique gouvernementale en matière d'aménagement du littoral afin qu'ils satisfassent aux normes. Ce manque de formation est également lié au manque de clarification et d'uniformisation des règlements pour le développement de la zone littorale. Une série de règles bien établies et diffusées au public et aux promoteurs avec des actions de formation seraient un atout majeur pour la protection de la zone littorale.



Conclusion

CETTE ÉTUDE DU LITTORAL sud-est a permis de réellement poser la question, à travers l'observation, principalement, de l'activité touristique, de la possibilité d'actions répondant à des principes de gestion intégrée. En effet, cette côte, la plus anciennement peuplée, a subi différents types de pressions anthropiques, principalement à travers les activités d'extraction de sable, la pêche, et le tourisme. Cette région contient, on a pu le voir, tous les ingrédients de conflits entre secteurs.

Il s'agit d'une zone à la fois préservée (surtout en comparaison du littoral nord), où les activités traditionnelles, notamment la pêche, gardent une grande place, mais également en mutation du fait de l'affirmation de la vocation touristique de la zone allant de Mahébourg à Blue Bay, et de Trou d'Eau Douce, et des transformations urbaines qui vont s'opérer à Mahébourg. Cette mutation est porteuse de développement économique mais aussi de risques de dégradation de l'environnement, aussi bien littoral que marin, et rend l'étude de ces risques ainsi que la concertation entre tous les acteurs d'autant plus nécessaires.

Notre démarche, qui a valeur de test des potentialités de développement du tourisme sur une partie limitée du littoral mauricien,

a tenté néanmoins d'allier une dimension dynamique par l'approche des inter-relations entre activités, et une dimension prospective par la présentation de l'évolution possible du littoral au travers de projets d'aménagement touristique.

A la question posée au début du présent travail, on peut maintenant répondre ainsi : le développement touristique du littoral mauricien ne se fait guère en fonction d'objectifs compatibles avec la gestion intégrée de la zone côtière.

En effet, l'étude de l'urbanisation du littoral, laquelle est essentiellement liée au tourisme, a montré la forte pression qui s'exerce déjà sur le milieu et qui va grandissant, y compris sur le littoral sud-est où, faute de sites appropriés sur le littoral, les projets touristiques concernent désormais les îlots. La construction d'hôtels se poursuit, celle des campements semble miter de plus en plus le paysage littoral (en particulier sur la côte ouest), alors que la demande de la population locale en matière de loisirs balnéaires augmente et n'est pas réellement satisfaite. Les éléments ne semblent donc pas favorables à une gestion durable du milieu.

La situation sur le littoral ne facilite pas non plus la gestion intégrée au sens où l'un

des objectifs de cette dernière est de permettre de dépasser des situations de conflits par la concertation, dans le but de tirer le meilleur parti économique du territoire. En effet, l'étude du sud-est a montré que, outre les situations conflictuelles entre acteurs du secteur touristique et population pour l'accès au littoral en tant qu'espace de loisirs balnéaires, il existait également un obstacle de par le fait que le développement touristique est en contradiction aussi avec d'autres modes d'utilisation du littoral que sont l'extraction de sable (question qui devrait être résolue avec l'arrêt de cette activité), et la pêche.

En outre, pour qu'il puisse y avoir développement harmonieux et durable sur le littoral, il faut avant tout que des objectifs locaux, régionaux et nationaux d'aménagement soient fixés et que des pratiques favorisant l'information de la population et la transparence, notamment en ce qui concerne les décisions favorables des autorités pour la réalisation des principaux projets, soient encouragées. Or l'État, s'il a fourni une réflexion en matière d'aménagement du littoral, et que des documents d'encadrement existent, autorise encore un développement qui va à l'encontre d'une gestion durable de l'espace littoral.

Il faut donc à présent pouvoir sortir de toutes ces contradictions qui sont autant d'avertissements : une île est fragile, et il est temps de fixer des principes, à appliquer, en vue de l'équilibre entre développement et préservation du milieu littoral, ce dernier étant entendu aussi bien comme milieu naturel que comme espace habité, espace économique et social, où il faudrait favoriser la concertation.

Il est à prévoir qu'une lutte acharnée pour la conquête de l'espace naîtra dans les prochaines années entre les activités balnéaires et maritimes, et pour la conservation écologique du littoral. Des règles du jeu sont à fixer très vite.

Mais il convient, après ce tableau pessimiste de montrer aussi les chances de Maurice, que l'étude d'un littoral comme celui du sud-est a permis de mesurer. En effet, de quoi souffre le littoral mauricien au plan touristique ? D'un fort développement, mais qui a été jusqu'à l'heure très positif en termes économiques pour la population et a participé à l'enrichissement du pays. Il ne s'agit pas là d'un mal mais d'un bien, si ce n'est que cette situation économique favorable semble donner raison aujourd'hui à tout promoteur se présentant avec un projet valant son pesant d'or et son pesant d'emplois. Voici là encore une contradiction mauricienne : on ne peut qu'être admiratif devant la réussite économique du pays, dans laquelle le tourisme a toute sa place, mais en même temps qu'exaspéré devant les dérives actuelles de poursuite du développement selon des principes qui mériteraient à présent d'être revus pour ne pas anéantir le succès. Les autorités mauriciennes semblent décidées à redéfinir à l'avenir les limites du développement de manière plus ferme.

S'il ne s'agit bien sûr pas d'empêcher toute construction sur le littoral, il convient de réfléchir à la formulation de seuils d'une part, et de formes touristiques nouvelles aux impacts limités sur le milieu (environnemental et social) d'autre part.

En la matière, l'espoir est de mise et les perspectives manifestes. Le littoral sud-est montre que de nouvelles portes sont à ouvrir, celles de l'exploitation douce de sites « culturels » et naturels pour forger de nouveaux produits et une nouvelle vision du littoral et du tourisme. Espérons que Maurice saura limiter le développement aussi bien qu'elle a su le lancer afin qu'elle puisse conserver et même renforcer sa place dans le concert des grandes destinations insulaires tropicales. Les questions de développement du littoral offrent dans ce contexte de belles perspectives pour une réflexion plus approfondie sur les équilibres à favoriser entre activités et milieu.



Annexe : Liste des contacts et des documents obtenus

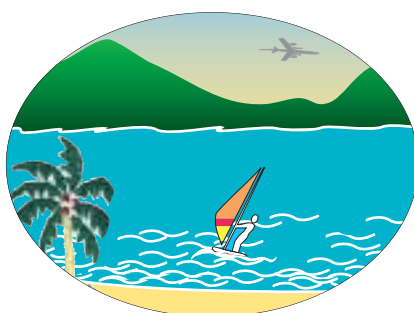
Organisme, entreprise ou fonction exercée	Personne rencontrée	Documents obtenus et visites de sites
Ministère du Tourisme	Un « executive assistant »	<i>Towards new dimensions for tourism</i> , 1992 <i>Statistical data on tourism</i> , 1997
Ministère de l'Environnement	Une responsable de l'EIA department	Environment Act, 1991
Ministère du Logement		NPDP, 1993
District Council de Grand-Port Savanne	Le chief executive	Compte-rendus de réunions/PRE (comité de pilotage)
PRE, Coordination nationale	Le coordinateur national et un technicien	<i>Rapport de pré-audit</i> , 1997 <i>Outline Scheme, district de Grand-Port Savanne</i> , 1995
PRE, Direction régionale	Le directeur régional	<i>Programme de formation en évaluation environnementale dans le secteur du tourisme (Maurice, Seychelles, Madagascar, Comores)</i> , SEACAM, 1998.
AHRIM (Association des hôteliers et restaurateurs de l'île Maurice)	Le directeur	Magazines <i>Touriscope</i>
Beachcomber	Directeur de la communication	
Mautourco	Le directeur	
Université de Maurice	Un enseignant	- <i>State of the environment in Mauritius</i> , rapport ONU, 1991 - Guide UNESCO/COI sur la GIZC, 1997
Archives du journal <i>Le Mauricien</i>	Un journaliste	Revue de presse
ONG Friends of the Environment	La présidente et un des membres	- Revue de presse - Visite du musée de Mahébourg
ONG Mauritius Marine Conservation Society (MMCS)	Le président	- Articles divers - <i>Fortifications côtières</i> , ouvrage collectif, 1996
MWF (Mauritius Wild life fund)	Un ancien membre	Visite de l'île aux Aigrettes
COPROSEM (Comité pour la protection du sud-est de Maurice)	Un membre	Visites des sites historiques
Musée de Mahébourg		Visite du musée en rénovation
Cabinet d'architectes Lampotang and Siew	Le directeur associé	Plans du projet de Waterfront
Hôtels Shandrani, Blue lagoon, Croix du Sud et Touessrok	Visites avec les responsables des relations publiques	Brochures de présentation des hôtels et statistiques de fréquentation
Domaine de l'Ylang Ylang Domaine du Chasseur	Les propriétaires	Visites des domaines et des restaurants
Boatman à l'hôtel Résidence, Belle Mare (habitant de Trou d'Eau Douce) Restaurateur (Trou d'Eau Douce) « Boutiquier » sur l'île aux Cerfs.	Une personne de chaque établissement	
Pêcheurs (Mahébourg)	Pêcheurs de la Cité la Chaux	
Restaurants Café Créole et Bougainville (Blue Bay)	La propriétaire	
Boutique « tabagie » de Blue Bay (plage publique)	Une personne du magasin	
Epicerie Lo Yeung (Mahébourg)	La propriétaire	

Bibliographie

- ASSOCIATION DES HÔTELIERS ET RESTAURATEURS DE L'ÎLE MAURICE, avril-juin 1998, L'île aux Aigrettes, îlot-trésor, *Touriscope*, p. 30-33.
- BUSINESS MAGAZINE, oct. 1998, n° 335, Maurice à travers ses hôtels, le Blue Lagoon, p. 21-27.
- CADET T., 1986. *Fleurs et plantes de La Réunion et l'île Maurice*, Singapour, Ed. du Pacifique.
- CAZES-DUVAT V., 1999. *Les littoraux des Îles Seychelles*, Université de la Réunion, L'Harmattan. 365 p.
- CEGET-CNRS, Université Bordeaux 3, Institut Mahatma Gandhi (Maurice), 1997, *Atlas de Maurice*, Bordeaux.
- CHIT G. DUKHIRA, 1994. *La décentralisation à l'île Maurice*, 46 p.
- COMMISSION DE L'Océan Indien, 1998. *Magazine Korail de coopération régionale*, fiches sur les opérations pilotes du PRE, n° 44, 48 p.
- COL UNESCO, 1997. *Guide de méthodologie d'aide à la gestion intégrée de la zone côtière*, 47 p.
- COORDINATION NATIONALE du PRE de la COL, 1997. *Programme régional environnement, rapport de pré-audit*, Port-Louis. 126 p.
- CRET, CEGET, 1987. *Îles tropicales, insularité, insularisme*, collection Îles et Archipels n° 8, Actes du colloque organisé à Bordeaux-Talence du 23 au 25 octobre 1986, Bordeaux, 499 p.
- CRET, CEGET, 1989. *Îles et tourisme en milieux tropical et subtropical*, collection Îles et Archipels n° 10. Actes du colloque organisé à Bordeaux-Talence les 9 et 10 avril 1987, Bordeaux. 308 p.
- DEELWAR T., 1995. *The role of the tourist industry in the social and economical development of Mauritius*, Université de Maurice, 37 p.
- DE GENTILE A., 1997. *Les franco-mauriciens : étude ethno-géographique : évolution et transformation socio-économique de la communauté franco-mauricienne à l'île Maurice*, Thèse de géographie, Université Bordeaux III, 273 p.
- DINDOYAL H., 1994. *Promoting Mauritius as a high class tourist destination : problems and prospects*, Université de Maurice.
- DISTRICT COUNCIL OF GRAND-PORT-SAVANNE, 1995. *Outline Scheme*, Port-Louis.
- DOUMENCE F., 1985. Les îles et les micro-Etats insulaires, *Hérodote*, n° 37-38, p. 297-327.

- DUPON J-F., 1974. L'Océan Indien et sa bordure : présentation géographique. *Annuaire des Pays de l'Océan Indien*, t.1, p. 19-46.
- FRIENDS OF THE ENVIRONMENT, 1996. *Actes de la conférence internationale sur les fortifications côtières de l'Île Maurice*, 181 p.
- GAY J.-Ch. 1998. La dynamique touristique de l'Île Rodrigues (Maurice). *Actes des VII^{es} journées de géographie tropicales*, Nantes, Ouest éditions/Presses académiques, p. 205-212.
- GUÉBOURG J-L., 1996. *Essai de typologie des petites îles et archipels de l'Océan Indien*. Habilitation à diriger les recherches, Université de la Réunion, 619 p.
- GUILCHER A., 1963. Quelques caractères des récifs barrières et leur lagon. *Bulletin de l'Association des géographes français*, 314-315, p. 2-15.
- HEIN PH., 1997. *L'économie de l'Île Maurice*. Paris, L'Harmattan. 111 p.
- MARCHÉS TROPICAUX ET MÉDITERRANÉENS, janv.1999. Hors série spécial Île Maurice, Paris. 40 p.
- KALAORA B., AUGUSTAVE J-C., 1998. *La gestion intégrée des zones côtières, questions de sociologie dans la zone sud-est de Maurice*, rapport pour la COI, Paris, 44 p.
- LAU-THI-KENG J-C., 1991. *Interethnicité et politique à l'Île Maurice*. Paris, L'Harmattan. 225 p.
- LE BORGNE J., 1987. *Climatologie du sud-ouest de l'Océan Indien, le cas de l'Île Maurice*. Paris, ORSTOM, 2 vol., 676 p.
- LEFÈVRE D., 1987. L'organisation de l'espace mauricien. *Annales de géographie*, n° 533, p. 52-78.
- LEFÈVRE D., 1986. *L'organisation de l'espace à Maurice et à La Réunion, Etude de géographie comparée*, Thèse, Université de Nice, 6 vol., 4511 p.
- LENOIR PH., 1979. *L'Île Maurice, ancienne Isle de France*. Éd. du Cygne, Port Louis. 238 p.
- MAREEMOOTOO, 1992. *Contribution of travel agencies and tour-operators in the travel and tourist industry in Mauritius*. Université de Maurice, 86 p.
- MARWICK P., 1988. *La zone franche, essai d'évaluation économique*.
- MINISTÈRE DE RODRIGUES, Administration centrale, 1993, *Quel tourisme pour Rodrigues ?*, Port-Louis.
- MINISTRY OF HOUSING, LANDS AND TOWN AND COUNTRY PLANNING, 1992. *National Physical Development Plan : strategy and policies*. Port-Louis, 158 p.
- MINISTRY OF TOURISM AND LEISURE, 1992. *Towards new dimensions for tourism, forum report*, 78 p.
- MINISTRY OF TOURISM AND LEISURE, 1997. *Handbook of statistical data on tourism*, Port-Louis, vol. 17, 39 p.
- MIOSSEC A., 1998. *Les littoraux entre nature et aménagement*. Paris, Sedes, 192 p.
- MONTAGGIONI L., NATIVEL P., 1980. *Les récifs coralliens des Mascareignes*. Centre Universitaire de La Réunion. 151 p.
- ORGANISATION DES NATIONS UNIES, 1991, *State of the environment in Mauritius*, 403 p.
- PADARUTH N., 1998. *The future of tourism in Mauritius*. Université de Maurice. 57 p.
- PARATIAN R., 1994. *La République de l'Île Maurice dans le sillage de la délocalisation*. Paris, L'Harmattan. 334 p.
- QUEDOU D., 1990. *Tourist development and its impact : a case study of the region of Grand-Baie*. Université de Maurice. 57 p.
- SADDUL P., 1987. Disparités dans le développement régional de l'Île Maurice : une approche géographique et économique. In *Iles tropicales, insularité, insularisme*. Collection Iles et Archipels, Bordeaux, CRET, p. 305-318.
- SADDUL P., 1995. *Mauritius, a geomorphological analysis*. Moka, Mahatma Gandhi Institute. 340 p.
- SEACAM, 1998. *Programme de formation en évaluation environnementale dans le secteur du tourisme (Maurice, Seychelles, Madagascar, Comores)*.
- SERVIALE M., 1983. Le tourisme aux Mascareignes-Seychelles. In *Travaux du Centre Universitaire de La Réunion*. 182 p.
- SINGARAVÉLOU, 1989. Le rôle du tourisme dans l'économie mauricienne. In *Iles et tourisme en milieu tropical et subtropi-*

- cal.* Collection Îles et Archipels, Bordeaux, CRET, p. 265-278.
- STEIN P., 1982. *Connaissance et emploi des langues à l'Île Maurice*. Hambourg, 661 p.
- TOUSSAINT A., 1972, *Histoire des îles Mascareignes*, Paris, Berger-Levrault. 351 p.
- VELLAS F., CAVET J.-M., 1997. *Le tourisme et les îles*. Paris, L'Harmattan. 122 p.
- **Presse locale**
- Business Magasine*, hebdomadaire.
- L'Express*, quotidien national.
- Le 5+ dimanche*, hebdomadaire.
- Le Mauricien*, quotidien national.
- Le Mauricien week-end*, hebdomadaire.
- Le Sun*, quotidien national.



PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES



**Grand Baie, zone de forte concentration d'hébergements touristiques
et de lieux d'animation (photo 1).**

Ce littoral présente un paysage fort différent de celui du sud-est.
Cliché : d'après Calao Editions Ltd, Christian Nouraut.



Pointe des Régates à Mahébourg, site d'extraction de sable devant la baie de Grand-Port, fermée par la Montagne du Lion (photo 2).



Vue sur une partie de la côte sud-est, où s'égrènent, au pied de la Montagne Bambous, des villages côtiers coupés du reste de l'île et du développement touristique (photo 3).
On aperçoit le village de Vieux Grand Port.



Un atelier en plein air de charpentier de marine à la Cité La Chaux (Mahébourg), devant l'ancien barachois où les pêcheurs amarrent désormais leurs pirogues (photo 4).



L'île aux Deux Cocos (dans la baie de Blue Bay) où sera construit prochainement un hôtel (photo 5).

Source : Sun International



L'hôtel Touessrok (Trou d'Eau Douce), avec, à gauche, la partie construite sur un banc de sable (photo 6)



Le restaurant du Domaine du Chasseur à Anse Jonchée, avec vue sur le lagon et les plantations (ananas, ravenalas) du domaine (photo 7).



Vue sur le lagon du sud-est que l'on peut admirer après une promenade à travers le Domaine de l'Ylang Ylang (Anse Jonchée) (photo 8).



Un champ d'ylang ylang dans le domaine (Anse Jonchée) (photo 9).



Façade du Fort Frederik Hendriks à Grand Port (photo 10).



**Chemin d'accès et kiosques aménagés pour l'accueil du public
autour du Fort Frederik Hendriks** (photo 11).



Le lieu dit la Salle d'Armes, à proximité de Grand Port, où les gentilhommes français venaient, au XVIII^e siècle, en découdre (photo 12).



Maison de Mahébourg : comme beaucoup de « cases créoles » de ce type, elle manque d'entretien, et risque de céder la place à un bloc de béton inesthétique (photo 13).



Le musée de Mahébourg, bâtie de la fin du XVIII^e siècle, après rénovation (photo 14).



Le front de mer de Mahébourg, qui accueillera le Waterfront, vu depuis la Pointe des Régates. Au premier plan, le lieu du futur débarcadère (photo 15).



L'Île au Phare (photo 16).
Le phare, qui date du XVIII^e siècle, est laissé à l'abandon.



Cascade de l'embouchure de la Grande Rivière Sud-Est (photo 17).
Ce site donne lieu à un va et vient de bateaux transportant des touristes à destination de l'Île aux Cerfs.



Vue sur l'Île aux Aigrettes (réserve naturelle), depuis la plage de l'hôtel La Croix du Sud (photo 18).



Salle d'exposition de l'Île aux Aigrettes (photo 19) construite pour une meilleure information des visiteurs sur les espèces endémiques de Maurice.

LISTE DES CARTES ET FIGURES

Carte 1 :	Principales localités, districts et zone d'étude	12
Carte 2 :	Le tourisme à Maurice	25
Carte 3 :	Le littoral sud-est	36
Carte 4 :	Schéma d'aménagement du Waterfront de Mahébourg	57
Carte 5 :	Mahébourg, plan de phasage des opérations de rénovation urbaine	59
Figure 1 :	Distribution du linéaire côtier de l'Île Maurice	22

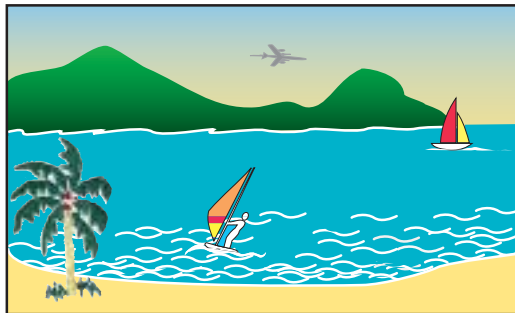
LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Population littorale par district en 1983 et 1990	24
Tableau 2 :	Répartition et capacité des équipements touristiques en 1998	28
Tableau 3 :	Nature et causes des impacts du tourisme sur l'environnement et la société du littoral	32
Tableau 4 :	L'activité d'extraction du sable corallien	39
Tableau 5 :	Nature et causes des impacts de l'extraction de sable	40
Tableau 6 :	Projets de réalisations d'hôtels à l'horizon 2002	47
Tableau 7 :	Synthèse de l'analyse du littoral sud-est	62
Tableau 8 :	Synthèse des impacts du tourisme et des réponses de gestion durable	71

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 :	Grand Baie, zone de forte concentration d'hébergements touristiques et de lieux d'animation	83
Photo 2 :	Pointe des Régates à Mahébourg, site d'extraction de sable	84
Photo 3 :	Vue sur une partie de la côte sud-est	84
Photo 4 :	Un atelier en plein air de charpentier de marine à la Cité La Chaux (Mahébourg)	85
Photo 5 :	L'Île aux Deux Cocos (dans la baie de Blue Bay)	85
Photo 6 :	L'hôtel Touessrok (Trou d'Eau Douce)	86
Photo 7 :	Le restaurant du Domaine du Chasseur à Anse Jonchée	86
Photo 8 :	Vue sur le lagon du sud-est depuis le Domaine de l'Ylang Ylang (Anse Jonchée).	87
Photo 9 :	Un champ d'Ylang Ylang dans le domaine (Anse Jonchée)	87
Photo 10 :	Façade du Fort Frederik Hendriks à Grand Port	88

Photo 11 :	Chemin et kiosques autour du Fort Frederik Hendriks (Grand Port)	88
Photo 12 :	Le lieu dit la Salle d'Armes, à proximité de Grand Port	89
Photo 13 :	« Case créole » de Mahébourg	89
Photo 14 :	Le musée de Mahébourg après rénovation	90
Photo 15 :	Le front de mer de Mahébourg, site du futur Waterfront	90
Photo 16 :	L'Île au Phare	91
Photo 17 :	Cascade de l'embouchure de la Grande Rivière Sud-Est	91
Photo 18 :	Vue sur l'Île aux Aigrettes	92
Photo 19 :	Salle d'exposition de l'Île aux Aigrettes	92



Résumés

• Français

L'Île Maurice fait partie des destinations insulaires tropicales particulièrement attractives aujourd'hui. Le tourisme a été fortement développé depuis les années 1970, et tient une part grandissante dans la réussite exemplaire de ce petit Etat. Ce dernier a su, dans un contexte de diversité ethnique et culturelle, transformer une économie traditionnelle de plantation, fondée sur la production de sucre de canne, en une économie diversifiée qui s'appuie aujourd'hui également sur l'industrie et, de plus en plus, les services

Le choix fait par les autorités et les investisseurs privés a été de privilégier un tourisme balnéaire hôtelier de qualité, et le gouvernement attendait la venue de 600 000 touristes en 2000.

Mais la réussite économique se double de problèmes environnementaux et sociaux. Cette petite île très peuplée (1865 km² pour 1,2 million d'habitants) a vu, et voit encore, ses littoraux urbanisés à des fins touristiques, sans que les réalisations soient toujours bien intégrées dans une politique globale d'aménagement.

Il semble désormais essentiel de considérer le tourisme dans ses relations à l'environnement littoral et aux autres activités, donc dans une perspective de gestion intégrée des zones côtières, afin d'œuvrer en faveur d'un développement durable de ces espaces littoraux insulaires particulièrement fragiles.

Si certaines parties de la côte ont déjà été très aménagées pour le tourisme, avec parfois des résultats discutables, le littoral sud-est offre encore de riches perspectives en matière de tourisme balnéaire mais aussi de tourisms vert et culturel.

Ainsi, cet ouvrage présente l'importance du développement touristique sur le littoral mauricien, puis la place du littoral sud-est dans cet ensemble, avant de s'intéresser aux projets d'aménagement touristique concernant cette région. Ces projets et réalisations montrent à quel point le tourisme devient le moyen incontournable de poursuite du développement économique, ce parfois au détriment des autres activités littorales et de l'accès de la population locale à certains lieux. Enfin, la dernière partie rassemble des conclusions et suggestions en vue de la gestion intégrée d'un littoral sur lequel on peut encore tenter de créer un équilibre entre développement et préservation.

- Anglais

Mauritius is a particularly attractive tropical island tourist destination. Major developments have occurred since the 1970's, and tourism is playing a growing role in the success of this small state. The country has managed, in a context of ethnic and cultural pluralism, to transform a largely agricultural economy, based on the production of sugar cane, into a diversified economy involving industry and, increasingly, services.

Both government and private investors have chosen to privilege the creation of high standard seaside resorts, with a view to attracting some 600 000 tourists in 2000.

Economic success is, however, coupled with certain environmental and social issues. Mauritius is a small and densely populated island (1865 km² and 1,2 million inhabitants), and the coastal zones have experienced significant urbanisation for tourism development. Yet such developments have not always been integrated into a global coastal zone planning policy.

From now on it seems essential to consider the relations between tourism and the

coastal environment, and between tourism and other economic activities, in order to work for the sustainable development of these fragile insular coastal zones.

Although urbanisation in the context of tourism has produced questionable results in some parts of the littoral, the south-east coast still offers some attractive prospects for seaside tourism, together with ecotourism and cultural tourism.

This study first highlights the importance of tourism development on the coastal zone of Mauritius, together with the place of the south-east coast in the general scheme. It then proceeds to focus on tourism planning projects in the latter area. These projects reveal to what extent tourism is becoming the inescapable path for the pursuit of economic development, and this sometimes at the expense of other coastal activities and of the local population's freedom of movement. In its conclusion suggestions are outlined for the integrated management of the coastal zone, where it is still possible to achieve a balance between development and preservation.

